Warenpapiere ohne Traditionsfunktion

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung des Grades eines Doktors der Rechte

durch die

Rechts- und Staatswissenschaftliche Fakultät

der

Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität

zu

Bonn

vorgelegt

von

Johann-Ahrend Weber

aus

Osnabrück

1979

Bonn 1978

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41546505_0012

Warenpapiere ohne Traditionsfunktion

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung des Grades eines Doktors der Rechte

durch die

Rechts- und Staatswissenschaftliche Fakultät

der

Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität

zu

Bonn

vorgelegt

von

Johann-Ahrend Weber

aus

Osnabrück

Bonn 1978

Dekan: Prof. Dr. Tomuschat

Erstreferent: Prof. Dr. Huber

Zweitreferent: Prof.Dr. Marschall Freiherr von Bieberstein

Tag der mündlichen Prüfung: 3. Februar 1979

Meinen lieben Eltern

UNIV.
LEIDEN
BIBL.

Inhaltsverzeichnis

1. Teil: Einführung 26

1) Aufgabenstellung 26

2) Der Begriff des Warenpapiers 26

3) Traditionspapiere als Beispiele eines Warenpapiers 31
- Die Untersuchungsmethode -

4) Die Rechtsgrundlage der Warenpapiere ohne Traditions- 34
funktion

5) Die Gesetzesgeschichte 35

6) Folgerungen aus der Gesetzes-Geschichte 47

7) Die praktische Bedeutung der Warenpapiere ohne Tradi- 48
tionsfunktion

8) Zusammenfassung 50

2. Teil: Die einzelnen Warenpapiere

Abteilung A: Transportpapiere

I. Die Papiere des Eisenbahnfrachtgeschäfts 51

1. Die Rechtsquelle des nationalen Eisenbahnfracht- 51
rechts

2. Der Frachtbrief 52

3. Weitere Eisenbahnpapiere 55

4. Das Frachtbriefdoppel der EVO 56

a) Entwicklungsgeschichte 56

b) Das Frachtbriefdoppel im Verhältnis zu anderen 58
Frachtpapieren

c) Die Warenpapiereigenschaften des Frachtbrief- 59
doppels

aa) Empfangsbestätigung 59

bb) Das Frachtbriefdoppel als Sperrpapier 61

cc) Wertpapierrechtliche Eigenschaften des Frachtbriefdoppels 63

aaa) Verbriefung 63

bbb) Legitimationspapier 64

dd) Traditionswirkung 67

ee) Übertragbarkeit des Frachtbriefdoppels 74

d) Zusammenfassende Würdigung 76

e) Das Frachtbriefdoppel als Kreditunterlage 77

aa) Einleitung 77

bb) Die Verpfändung rollender Güter 78

cc) Das rollende Gut als Kreditunterlage 78

dd) Das Vinkulationsgeschäft 79

5. Die Frachtpapiere der CIM 82

a) Das Frachtbriefdoppel 82

b) Begebbare Frachturkunden 84

c) Frachtbriefdoppel in Wertpapiergestalt 85

II. Die Beförderungspapiere der Post 86

1. Allgemeines 86

2. Die einzelnen Papiere 86

3. Posteinlieferungsschein als Warenpapiere 87

III. Die Beförderungspapiere des Landfrachtgeschäftes mit Kraftfahrzeugen 88

1. Der nationale Verkehr 88

a) Rechtsgrundlage 88

b) Der Ladeschein 89

c) Das Frachtbriefdoppel 92

2. Der internationale Verkehr 93

a) Rechtsgrundlage 93

b) Frachtbriefausfertigung für den Absender 93

IV. Die Beförderungspapiere des Luftfrachtgeschäfts 97

1. Rechtsgrundlage 97

2. Der Luftfrachtbrief 99

3. Das Luftfrachtbriefdritt 100

4. Der begebbare Luftfrachtbrief 104

5. Schlußfolgerungen 108

V. Die Beförderungspapiere der Binnenschiffahrt 108

1. Rechtsgrundlage 108

2. Ladeschein und Frachtbrief 110

3. Sonstige Dokumente der Binnenschiffahrt 113

4. Exkurs: Flößereirecht 115

VI. Speditionsdokumente 117

1. Aufgabe und Bedeutung 117

2. Rechtsgrundlage für Speditionsdokumente 119

3. Das FCR-Dokument 122

a) Zielsetzung, Entstehung, Aufmachung 122

b) Rechtliche Bedeutung 123

aa) Empfangsbestätigung 124

bb) Sperrfunktion 125

cc) Wertpapierrechtliche Eigenschaften 134

dd) Dingliche Wirkung der FCR-Übergabe 134

c) Praktische Bedeutung 138

d) Zusammenfassende Würdigung 140

4. Speditionskonnossemente 140

a) Begriff und Aufgabe 140

aa) Eigentliche Speditionskonnossemente 145

bb) Uneigentliche Speditionskonnossemente 146

b) Das FCT 146

aa) Beschreibung 146

bb) Rechtliche Bedeutung 147

aaa) Empfangsbescheinigung 147

bbb) Sperrwirkung 148

ccc) Wertpapierrechtliche Eigenschaften 149

aaaa) Art des verbrieften Auslieferungsanspruchs 150

bbbb) Art der Verbriefung 156

cccc) Übertragbarkeit 157

dddd) Gutglaubensschutz 158

eeee) Legitimationsfunktion 160

ddd) Dingliche Wirkungen der Übergabe 160

cc) Zusammenfassende Würdigung 163

c) Uneigentliche Speditionskonnossemente 165

aa) Verwendungsweise 165

bb) Rechtliche Qualifizierung 166

VII. Die Dokumente des kombinierten Verkehrs 170

1. Notwendigkeit und Rechtsgrundlage 170

2. Rechtliche Qualifikation 172

a) Allgemeines 172

b) Empfangsbestätigung 173

c) Haftungsfragen 175

d) Sperrfunktion 177

e) Übertragbarkeit und Übertragungswirkung 179

aa) Das nichtnegoziable Dokument 180

bb) Das Inhaberdokument 181

cc) Das Orderdokument 181

f) Dingliche Wirkungen der Übergabe 186

3. Zusammenfassende Würdigung 191

Abteilung B: Lagerpapiere 192

I. Einleitung 192

II. Rechtsgrundlage des Lagergeschäfts 194

III. Die Urkunden des Lagerhalters 197

A. Praktische Bedeutung 197

B. Die einzelnen Papiere 200

1. Der Lagerempfangsschein 200

a) Der einfache Lagerempfangsschein 200

b) Der Lagerempfangsschein mit Präsentationsklausel 203

2. Der Namenslagerschein 210

a) Einleitung 210

b) Rechtliche Bedeutung 211

aa) Empfangsbestätigung 211

bb) Sperrfunktion 215

cc) Wertpapierrechtliche Eigenschaft 218

aaa) Übertragbarkeit 218

bbb) Gutglaubensschutz 221
ccc) Legitimationsfunktion 225
dd) Traditionswirkung 227

3. Das FWR-Dokument 228

4. Der nicht indossable (zivile) Orderlagerschein 230

5. Der Inhaberlagerschein 234

6. Der Zollniederlageschein 237

7. Der Standkahnladeschein 239

IV. Die Urkunde des Einlagerers: Der Lieferschein 240

1. Begriff, Vorkommen und Aufgabe 240

2. Der Lieferschein als Anweisung 244

a) Anweisung i.S. von § 783 ff BGB 245
b) kfm. Anweisung i.S. von § 363 Abs. 1 HGB 247
c) sonstige Anweisungen im weiteren Sinne 248

3. Lieferscheine anderer Art - abweichende Bezeichnungen 249

4. Der Lieferschein als Warenpapier 250

a) Empfangsbestätigung 251
b) Sperrwirkung 254
c) Die dinglichen Wirkungen der Lieferscheinübergabe 255

aa) Rechtliche Voraussetzungen eines Eigentumsübergangs 256
bb) Der qualifizierte Lieferschein 257
cc) Stillschweigende Übereignung kraft Handelsbrauchs 257

d) Zwischenergebnis 264
e) Der durchgehandelte Lieferschein 264

aa) Übertragbarkeit der Anweisung 265
bb) Legitimationsfunktion 268
cc) Ansprüche des Lieferscheininhabers gegen seine Vormänner 269

5. Der Lieferschein zur Aufteilung von Konnossementgut 276

a) Begriff und Aufgabe 276
b) Die einzelnen Verwendungsformen 280

aa) Teilscheine 280
aaa) Konnossementteilscheine 280
bbb) Kaiteilscheine 281
ccc) Eigene Teilscheine 282

bb) delivery-orders 283

c) Warenpapiereigenschaften 285

aa) Empfangsbestätigung 285
bb) Sperrfunktion 287
cc) Wertpapierrechtliche Eigenschaften 288

aaa) Übertragbarkeit 290
bbb) Gutglaubensschutz 291
ccc) Legitimationswirkung 293

dd) Dingliche Wirkungen 293

d) Andienungsfähigkeit 296

aa) Begriff 296
bb) Teilscheine 297
cc) delivery-orders 299

6. Zusammenfassende Würdigung 301

3. Teil : Die allgemeinen Grundsätze der Warenpapiere ohne Traditionsfunktion 303

I. Das System der Warenpapiere 303

1. Lieferungspapiere 304

2. Beweispapiere 305

3. Sperrpapiere 309

4. Auslieferungsversprechen in wertpapiermäßiger Form 312

5. Traditionspapiere 321

II. Die Bedeutung der Warenpapiere für Inhalt und Abwicklung des Kaufvertrages

- Überblick - 321

1. Kaufgegenstand 321

2. Die Pflichten des Verkäufers 322

3. Die Pflichten des Käufers 323

4. Gefahrtragung 327

5. Beginn der Rügepflicht 333

Anlage 1 Uniform Rules 338
Anlage 2 FBL-Bedingungen 347
Anlage 3 FBL-Formular 350
Anlage 4 FCR-Formular 351
Anlage 5 FCT-Formular 352
Anlage 6 FWR-Formular 353
Anlage 7 Orderlagerschein 354
Anlage 8 Namenslagerschein 356
Anlage 9 Hamburger Lagerungsbedingungen 358
Anlage 10 Kaiteilschein 361

Literaturverzeichnis

Abraham — Die unterschiedliche Bedeutung der Traditionswirkung des Konnossements im französischen und deutschen Recht, ZHR 116 S. 1 ff

ders. — Der Lagerschein, Berlin 1933

ders. — Der Luftbeförderungsvertrag, ZHR 117 S. 82 ff

ders. — Das Seerecht, 4. Aufl. Berlin 1974

Anschütz-von Völderndorf — Kommentar zum ADHGB in: Die Gesetzgebung des Königreichs Bayern seit Maximilian II. mit Erläuterungen, 1. Teil, 6. Band, 3. Abteilung, Erlangen 1874

Bartholomeyczik — Binnenschiffahrtsrecht, 2. Aufl., Frankfurt 1963

Baumbach-Duden — Handelsgesetzbuch, 22. Aufl. München 1977

Baumbach-Hefermehl — Wechsel- und Scheckgesetz, 11. Aufl., München 1973

Baur — Lehrbuch des Sachenrechts, 9. Aufl., München 1977

Behlert — Der Konnossementteilschein, Hamburg 1930

Bernstein — Das Börsengesetz, Leipzig 1910

Block — Die Gütertransportbedingungen der internationalen Rheinschiffahrt und die Bestrebungen zu ihrer Vereinheitlichung, Würzburg 1976

Blum — Übertragbare Orderfrachtbriefe - Landkonnossemente, ein Vorschlag, EE 50 S. 16 ff

Blume — Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, Berlin 1910

Blume-Weirauch — Eisenbahnverkehrsordnung, 3. Aufl. Berlin und Leipzig 1926

Brandis — Anmerkung zur Entscheidung des Schiedsgerichts Hamburg (HansGZ 1921 S. 225), HansGZ 1921 S. 227 f

Breit — Das Vinkulationsgeschäft, Tübingen 1908

Brinkmann — Lehrbuch des Handelsrechts, Heidelberg 1853, 1860

Das Bürgerliche Gesetzbuch
Kommentar, herausgegeben von Mitgliedern des Bundesgerichtshofs, 12. Aufl., Berlin-New York 1974 ff

Castelli Der Lieferschein, Lübeck 1930

Cosack Lehrbuch des Handelsrechts, 7. Aufl., Stuttgart 1910 10./11. Aufl. Stuttgart 1923

Darreye Die dingliche Wirkung der handelsrechtlichen Traditionspapiere, Heidelberg 1907

Denkschrift zu dem Entwurf eines Handelsgesetzbuches, Berlin 1897

Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft (Herausgeber), Der Spediteur in der Verkehrswirtschaft, Köln 1973

Dönhoff Das Konnossement und die Andienbarkeit der über Teilmengen eines Konnossements ausgestellten Dokumente, BB 1951 S. 628 ff

Die Dokumente der FIATA, herausgegeben von der FIATA, Zürich 1976

Düringer-Hachenburg
Handelsgesetzbuch, 3. Aufl., Mannheim 1930 ff

Eckhard Die Traditionswirkung des Konnossements, Festschrift für die Handelshochschule Berlin, Berlin 1931, S. 62 ff

Eger Das Deutsche Frachtrecht, 3. Bände, Berlin 1879

Ehrenberg Handbuch des gesamten Handelsrechts, Leipzig, Band 5, Teil 2 1915, Band 7, Teil 1 1918

Eisemann Die "Spediteur-Übernahmebescheinigung" im Dokumentenakkreditivgeschäft, AWD 1956 S. 117

Endemann Handbuch des Deutschen Handels-, See- und Wechselrechts, Leipzig, Band 2 1882, Band 3 1885

Endemann Das Deutsche Handelsrecht, 4. Aufl., Leipzig 1887

Enneccerus-Lehmann
Schuldrecht, 15. Bearbeitung, Tübingen 1958

Entwurf eines Handelsgesetzbuches für die Preußischen Staaten nebst Motiven, Berlin 1857

Erman Handkommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, 6. Aufl., Münster 1975

Ermann Das begebbare Frachtbriefduplikat, Würzburg 1935

Esser Schuldrecht 4. Aufl., Karlsruhe, Allgemeiner Teil 1970, Besonderer Teil 1971

Filios Die Gefahrtragung beim Kauf im Rahmen des Synallagmas, Berlin 1964

Finger Internationaler Eisenbahnverkehr, 2. Aufl. München und Berlin 1965

ders. Eisenbahnverkehrsordnung, 4. Aufl. München 1970

Florian-Weigert
Kommentar zur Postordnung, Starnberg 1974

Funck Die dinglichen Wirkungen des Frachtbriefduplikats, Tübingen 1929

Dr. Gablers Lexikon des Wirtschaftsrecht, Wiesbaden 1972

v. Gierke Handelsrecht und Schiffahrtsrecht, 8. Aufl., Berlin 1958

Ginsberg Der Lieferschein, Berlin 1932

Götte Eine Entscheidung des BGH zum Dokumenteninkasso, WM 1962 S. 594 ff

Goldschmidt Handbuch des Handelsrechts, Erlangen 1868

ders. Universalgeschichte des Handelsrechts, 1. Lieferung, Stuttgart 1891

Grönfors Container Bills of Lading - a new trend in documentation, Festschrift Schmitthoff (Trade an International Law), Frankfurt 1973

Großmann-Doerth
Das Recht des Überseekaufs, Band 1, Mannheim-Berlin-Leipzig 1930

Gruns Orderpapiere im Dokumentenverkehr, Berlin 1960

Guelde-Willenberg
Kraftverkehrsordnung, Kommentar, 2. Aufl., Berlin 1972

Haage Das Abladegeschäft, 4. Aufl., Hamburg 1958

Häsli Ist das Hauskonnossement ein Wertpapier? SJZ 1945 S. 83 ff

Hager Über die Andienungsfähigkeit von Konnossementteilscheinen, HansRZ 1918, 741 ff

Hahn Commentar zum ADHGB, 2. Aufl., Band 2, Braunschweig 1883

Handelsbräuche in der Rheinschiffahrt, Gutachten des Vorstandes der Schifferbörse der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel, 8. Aufl., Duisburg 1959

Handelsgesetzbuch, Großkommentar 3. Aufl., Berlin 1967 ff, 2. Aufl., für §§ 343-372 (1963) und 383-460 außer Speditionsrecht (1960)

Heck — Grundriß des Schuldrechts, Tübingen 1929

Heim — Die rechtliche Bedeutung des Luftfrachtbriefs, ZfV 1955 S. 767

ders. — Luftfrachtvertrag, Luftfrachtbrief und Frachtbriefdritt, Betrieb 1955 S. 985

Hein-Eichhoff-Pukall-Krien — Güterkraftverkehrsrecht, 3. Aufl., Berlin 1968

Heini — Das Durchkonnossement, Freiburg (Schweiz) 1957

Hellwig — Die Verträge auf Leistung an Dritte, Leipzig 1899

Helm — Das Dokument des kombinierten Transports – ein neues Wertpapier, Festschrift Hefermehl, München 1976, S. 57

ders. — Haftung für Schäden an Frachtgütern, Karlsruhe 1966

Herold-Hilgermann-Bernicken — Das Kreditgeschäft der Banken, 12. Aufl., Hamburg 1950

Hertin — Haftungsprobleme bei Nichteinlösung durchgehandelter Lieferscheine, MDR 1970, S. 881

Herwig — Zur Frage der Einführung eines Traditionspapiers im Eisenbahnfrachtrecht, Berlin 1933

Heymann-Kötter — Handelsgesetzbuch, 21. Aufl., Berlin 1971

Heynen — Die Klausel "Kasse gegen Lieferschein", Hamburg 1955

Hildebrandt — Wertpapierrecht, Berlin 1957

Hübener — Rechtsfragen des Luftfrachtverkehrs, BB 1955 S. 710

Hueck-Canaris — Recht der Wertpapiere, 11. Aufl., Berlin und Frankfurt 1977

Isaac — Das Recht des Spediteurs, Berlin 1928

Jacobi — Die Wertpapiere, Jena 1901

Jacoby — Die Sicherheit der Bank bei Vorschußerteilung auf rollende Ware, ZHR 80 S. 305

Janberg — Die Beleihung "fliegender" Waren, Betrieb 1952 S. 923

Joerges — Die Lehre vom Eigentumsübergang beim Versendungskauf, JW 1921 S. 329

Kaeferlein — Der Bankkredit und seine Sicherung, 7. Aufl., Stuttgart 1953

Kittel-Friebe-Hay — Die Eisenbahnverkehrsordnung, 2. Aufl., Berlin 1928

Klaeger — Das Frachtbriefduplikat nach Eisenbahnfrachtrecht, Berlin 1907

Knipper — Das Eisenbahnfrachtbriefduplikat, Göttingen 1933

Koch — Der Warenkredit der Banken und seine Sicherstellung, 2. Aufl., Jena 1922

Koenige — Der Vinkulationskauf, Gruchot Band 52 (1908) S. 286

Krien — Speditions- und Lagerrecht, Textsammlungen mit Verweisungen und Erläuterungen, Berlin 1975

Krien-Hay — Die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen, Berlin 1953

Laeuen — Freizeichnung in Frachtverträgen der internationalen Rheinschiffahrt, Frankfurt 1966

Larenz — Schuldrecht, 11. Aufl., München, Band 1 1976, Band 2 1977

Lehmann — Lehrbuch des Handelsrechts, 2. Aufl., Leipzig 1912

Lehmann-Ring — Handelsgesetzbuch Band 2, Berlin 1901

Leistritz — Außenhandelslexikon, 4. Aufl., Frankfurt 1955

Leo — Urteilsanmerkung zu RG JW 1930 S. 3627, JW 1931 S. 875

Lewis-Boyens — Das deutsche Seerecht, Leipzig 1897 und 1901

Liesecke — Die neuere Rechtsprechung zum Luftfrachtrecht des Warschauer Abkommens von 1929 nebst Haager Protokoll von 1955, MDR 1968 S. 1 und 93

ders. — Das Konnossement nach der Revision der "Einheitlichen Richtlinien und Gebräuche für Dokumentenakkreditive, WM 1964 S. 1282

ders. — Neuere Theorie und Praxis des Dokumentenakkreditivs, WM 1976 S. 258

Löwe — Der IMCO/ECE-Entwurf eines Übereinkommens über die gemischte Beförderung im internationalen Güterverkehr Europäisches Transportrecht Vol. VII (1972) S. 650

Makower — Das allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch, Berlin 1893

Materialien — zum Handelsgesetzbuch für das deutsche Reich, Berlin 1987

May — Kann durch Begebung eines Konnossementteilscheins Eigentum übertragen werden? DJZ 1913, 162

Mosse-Heymann — Handelsgesetzbuch, 17. Aufl., Berlin und Leipzig 1926

Müller-Erzbach — Deutsches Handelsgesetzbuch, 2. und 3. Aufl., Tübingen 1928

ders. Das Unpersönliche des Welthandels, ZHR 86 S. 121

Münch Die Verkehrsformen des deutschen Lagerscheins, Mannheim 1928

v. Nánássy Das Internationale Eisenbahnrecht, Leipzig 1943

v. Nánássy-Wick

Das Internationale Eisenbahnfrachtrecht, Wien 1965

Necker Noch einmal: Die Spediteurübernahmebescheinigung im Dokumentenakkreditivgeschäft, AWD 1957 S. 51

Nibler-Hofmann-Klein

Recht des Verkehrs, Vorschriftensammlung in Loseblattform, Frankfurt 1958 ff

Obst-Hintner

Geld-, Bank- und Börsenwesen, 36. Aufl., Stuttgart 1967

Ohling Pfand- und Zurückbehaltungsrecht des Lagerhalters gegenüber dem Erwerber eines Namenslagerscheins, BB 1960 S. 1226

ders. Spediteurübernahmebescheinigung statt Frachtbriefdoppel, AWD 1958 S. 182

Opitz Der Funktionswandel des Wechselindossaments, Berlin 1968

Palandt Bürgerliches Gesetzbuch, 36. Aufl., München 1977

Pappenheim Handbuch des Seerechts, Leipzig, Band 2 1906, Band 3 1918

ders. Das Transportgeschäft nach dem Entwurf eines HGB, Kiel und Leipzig 1896

Pongratz Die zivilen Orderpapiere, zugleich ein Beitrag zur Lehre von den Rektapapieren, Würzburg 1971

Planck Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, 3. Aufl., Berlin und Leipzig 1913 ff (Sachenrecht 4. Aufl. 1933)

Precht-Endrigkeit

CMR-Handbuch, 3. Aufl., Hamburg 1972

Protokolle der Commission zur Beratung eines Allgemeinen deutschen Handelsgesetz-Buches, Nürnberg 1857 ff

Prüssmann Seehandelsrecht, 4. Buch des HGB, München 1968

Puchelt Kommentar zum ADHGB, 3. Aufl., Bd. 2, Leipzig 1885

Raiser Das Rektapapier, ZHR 101 S. 13

Recke Lieferschein und Effektenscheck, Mannheim-Berlin-Leipzig 1927

Rehfeldt-Zöllner
Wertpapierrecht, 11. Aufl., München 1975

Riese — Das Luftrecht, Stuttgart 1949

ders. — Zur Revision des Warschauer Abkommens, September 1955, ZfLR 1956 S. 4

Ritter — Kommentar zum Handelsgesetzbuch, 2. Aufl., München undBerlin 1932

Schaps — Konnossementteilscheine, HansRZ 1917, 61

Schaps-Abraham
Das deutsche Seerecht, 3. Aufl., Band 2, Berlin 1962

Scharlibbe — Die Bedeutung des neuen FCR-Dokuments für die Speditionspraxis, DVZ-Sonderausgabe zum FIATA-Kongress 1955 S. 65

Scheer — Die Haftung des Beförderers im gemischten Überseeverkehr, Hamburg 1969

Schlegelberger
Handelsgesetzbuch, Bd. IV (§§ 343 - 372) 5. Aufl. 1976, Bd. III und IV (§§ 373 ff) 4. Aufl. 1965 und 1966, Berlin und Frankfurt

Schlegelberger-Liesecke
Seehandelsrecht, Kommentar, 2. Aufl., Berlin und Frankfurt 1964

Schleicher-Reymann-Abraham
Das Recht der Luftfahrt, 2 Bde., Köln-Berlin-Bonn-München 1960 und 1966

Schmidt-Loßberg
Dokumente - der Entwicklung angepaßt, DVZ-Sonderausgabe zum Deutschen Spediteurtag 1970, S. 135

Schweickhardt
Soll der Luftfrachtbrief negoziabel gestaltet werden? ZfLR 1952 S. 307

Sellschopp — Die vertragliche Haftung des Lagerhalters, Hamburg 1974

Senckpiehl — Der Verkehr mit dem Lagerhaus und die dabei üblichen Urkunden, ZHR 69 S. 461

Serick — Eigentumsvorbehalt und Sicherungsübertragung, Bd. 2, Heidelberg 1965

Soergel-Siebert
Bürgerliches Gesetzbuch, 10. Aufl., Stuttgart 1967 ff

Staudinger — Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, 11. Aufl., Berlin 1957 ff

Steffens Zur Lehre vom Konnossementteilschein, LZ 1913, 533

Tagungsbericht der Tagung des vom "Legal Comitee" der ICAO eingesetzten Unterausschusses betr. die Begebbarkeit des Luftfrachtbriefs, Madrid, 12. - 18. 4. 1955, ZfLR 1956 S. 120

Thöl Das Handelsrecht, Bd. 1, 6. Aufl., Leipzig 1879

Trost-Schütz
Bankgeschäftliches Formularbuch, 18. Ausgabe, Köln 1970

Ulmer Das Recht der Wertpapiere, Stuttgart 1938

ders. Akkreditiv und Anweisung, AcP 126 S. 129

Vogels Verordnung über Orderlagerscheine, Kommentar, 1932

Vortisch-Zschucke
Binnenschiffahrts- und Flößereirecht, 3. Aufl., Berlin 1964

Weirauch-Heinze
Eisenbahnverkehrsordnung, 8. Aufl., Berlin 1962

Weißbarth Die Indossabilität der Lagerscheine, ZHR 57 S. 146ff

Werneburg Zur Rechtsnatur von Frachtbrief und Frachtbriefduplikat im deutschen und internationalen Eisenbahnfrachtrecht, EE 50 S. 290

Westermann Sachenrecht, 5. Aufl., Karlsruhe 1973

Wick Das Internationale Eisenbahnfrachtrecht nach der CIM, Wien 1974

Wiedemann Der Lagerschein als Inhaber- und Legitimationspapier, Betrieb 1960 S. 943

Windscheid Lehrbuch des Pandektenrechts, 7. Aufl., Frankfurt/Main 1891

Wolff-Raiser
Sachenrecht, 10. Bearbeitung, Tübingen 1957

Wolters Das Verhältnis des Speditionsgewerbes zu den verschiedenen Verkehrsträgern und die Bedeutung des Spediteurs als Wegbereiter des internationalen Verkehrs, in: Der Spediteur in der Verkehrswirtschaft Köln 1973

Wüstendörfer
Neuzeitliches Seehandelsrecht (NSHR), 2. Aufl., Tübingen 1950

ders. Wege und Ziele des kommenden Weltluftrechts, Hamburg 1930 (Sonderdruck aus Hansa 1930)

Ziebell Standkahnladeschein, DJZ 1931, 1017

Züchner Die Haftung des Luftfrachtführers, Betrieb 1963 S. 1752

Abkürzungsverzeichnis

a. A.	anderer Ansicht
a.a.O.	am angegebenen Ort
AB	Ausführungsbestimmungen
Abs.	Absatz
ADHGB	Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch
ADSp	Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen
AG	Amtsgericht, Aktiengesellschaft
AGB	Allgemeine Geschäftsbedingungen
AGNB	Allgemeine Beförderungsbedingungen für den gewerblichen Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen
ALB	Allgemeine Lagerungsbedingungen des deutschen Möbeltransports
Anh.	Anhang
Anm.	Anmerkung
Art.	Artikel
Aufl.	Auflage
AWD	Außenwirtschaftsdienst (Zeitschrift)
Bank A	Bankarchiv
BB	Betriebsberater
Bd.	Band
Betrieb	Der Betrieb
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBl	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BGHZ	Entscheidungen des Bundesgerichtshofs in Zivilsachen
BSchG	Binnenschiffahrtsgesetz
BSL	Bundesverband Spedition und Lagerei
bzw.	beziehungsweise
CIM	Convention internationale concernant le transport des merchandises par chemins de fer

CMR	Convention relative au Contrat de transport internationale de merchandises par route
CT	combined transport
CTO	combined transport operator
DCU	Dispositions complementaires uniforms (zu CIM)
DJZ	Deutsche Juristenzeitung
DVZ	Deutsche Verkehrszeitung
EG	Europäische Gemeinschaften
EE	Eisenbahnrechtliche Entscheidungen
Einl.	Einleitung
ER	Einheitliche Richtlinien und Gebräuche für Dokumentenakkreditive
EVO	Eisenbahnverkehrsordnung
f, ff.	folgende
FAZ	Frankfurter Allgemeine Zeitung
FBL	FIATA Combined Transport Bill of Lading
FCR	Forwarding Agents Certificate of Receipt
FCT	Forwarding Agents Certificate of Transport
FIATA	Fédération Internationale des Associations des Transporteurs et Assimilés
FlößG	Flößereigesetz
FN	Fußnote
gem.	gemäß
Großkomm.	Großkommentar
Gruchot	Beiträge zur Erläuterung des Deutschen Rechts, herausgegeben von Gruchot
GÜKG	Güterkraftverkehrsgesetz
Hans GZ	Hanseatische Gerichtszeitung
Hans RGZ	Hanseatische Rechts- und Gerichtszeitung
Hans RZ	Hanseatische Rechtszeitung
Hdb.	Handbuch
HGB	Handelsgesetzbuch
HHLA	Lagerordnung der Hamburger Hafen- und Lagerhaus AG

HLB	Hamburger Lagerungsbedingungen
h.L.	herrschende Lehre
h.M.	herrschende Meinung
HRR	Höchstrichterliche Rechtsprechung
IATA	International Air Traffic Association
ICC	Internationale Handelskammer
i.d.F.	in der Fassung
i.V.	in Verbindung
JW	Juristische Wochenschrift
KG	Kammergericht
KVO	Kraftverkehrsordnung
KVO Rb	Kraftverkehrsordnung der Reichsbahn
LB	Lehrbuch
LM	Lindenmaier-Möhring
LO	Lagerordnung
LZ	Leipziger Zeitschrift für Deutsches Recht
MDR	Monatsschrift für Deutsches Recht
Meckl Z	Mecklenburgische Zeitung
m.w.N.	mit weiteren Nachweisen
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NSHR	Neuzeitliches Seehandelsrecht
OLG	Oberlandesgericht
OLSchVO	Orderlagerschein-Verordnung
OR	Obligationenrecht (Schweiz)
PostO	Postordnung
Rdn.	Randnummer
Recht	Zeitschrift "Das Recht"
RG	Reichsgericht
RGBl	Reichsgesetzblatt
RGRK	Reichsgerichtsrätekommentar
RGSt	Entscheidungen des Reichsgerichts in Strafsachen
RGZ	Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen
RVS	Rollgutversicherungsschein
s.	siehe
S.	Satz, Seite

Seuff A	Seufferts Archiv
SJZ	Schweizerische Juristenzeitung
SVS	Speditionsversicherungsschein
TCM	Projet de Convention sur le Transport Combiné International des Merchandises
u.	und, unten
UN	Vereinte Nationen
UNIF	Union Internationale de la Navigation Fluviale
UR	Uniform Rules
v.	von, vor
vgl.	vergleiche
Vorb., Vorbem.	Vorbemerkung
VRS	Verkehrsrechtsammlung, Verkehrsrundschau
WA	Warschauer Abkommen
Warn Rspr.	Warneyer, die Rechtsprechung des Reichsgerichts
WG	Wechselgesetz
WM	Wertpapiermitteilungen
ZfV	Zeitschrift für Versicherungswesen
ZGB	Zivilgesetzbuch (Schweiz)
ZHR	Zeitschrift für Handelsrecht
ZLR	Zeitschrift für Luftrecht
ZollG	Zollgesetz

1. Teil: Einführung

1) Aufgabenstellung

Vorliegende Untersuchung beschäftigt sich mit den Dokumenten des Lager- und Frachtrechts, die die rechtliche Qualifikation eines Traditionspapiers nicht haben, vom Handel aber in ähnlicher Weise benutzt werden.

Die Aufgabenstellung war eine zweifache; einmal mußte aufgespürt werden, welche derartigen Papiere heute in den verschiedenen Transportzweigen und im Lagerwesen gebräuchlich sind, welche tatsächliche Verwendung sie finden und in welchem Grade sie die Funktionen eines Traditionspapiers zu übernehmen imstande sind. Da die hier zu behandelnden Dokumente im handelsrechtlichen Schrifttum ein ihrer praktischen Bedeutung in keiner Weise angemessenes Schattendasein führen, waren jahrzehntealte tradierte Erkenntnisse an der Rechtswirklichkeit zu überprüfen. Neue Verkehrsformen waren darzustellen.

Zum anderen sollte der Versuch unternommen werden, alle ganz und gar verschiedenartigen Dokumente auf ihre gemeinsame Grundstruktur zurückzuführen und zu systematisieren, die Auswirkung ihrer Verwendung auf die Abwicklung des Kaufvertrages zu ermitteln.

2) Der Begriff des Warenpapiers

Im modernen Sprachgebrauch der deutschen[1] Rechtswissenschaft ist der Begriff des Warenpapiers ungewohnt geworden. In keinem Gesetz wird er verwendet oder gar definiert. Auch in der Rechtswissenschaft hat sich ein allgemein anerkannter Begriffsinhalt für diesen Terminus nicht bilden können. In der Literatur sind die Ansichten geteilt.

---

1) Anders aber das Schweizer Recht. Art. 482 Abs. 2 OR lautet: "Warenpapiere sind Wertpapiere und lauten auf die Herausgabe gelagerter Güter." Art. 1153-1155 enthalten als eigener Abschnitt innerhalb der Regelung der Wertpapiere Formvorschriften über die Ausstellung und bestimmen fernerdie Folgen der Verletzung dieser Normen. Als Aussteller werden Frachtführer und Lagerhalter genannt. Vgl. auch Art. 486 Abs. 2 OR und Art. 902, 925 ZGB

Baumbach-Hefermehl[1] verstehen Warenpapier und Traditionspapier synonym. So gesehen charakterisiert das Warenpapier lediglich einen anderen Aspekt derselben Sache: nicht die Funktion, sondern das Bezugsobjekt geben der Urkunde ihren Namen. Ohne daß dies durch die Wortbedeutung geboten wird, wird der Begriff wertend eingeengt. Ein Warenpapier ist hiernach ein Papier, das die Ware in einer ganz bestimmten rechtlichen Weise zu vertreten in der Lage ist.
Diese an formalen Kriterien orientierte Betrachtungsweise verstellt den Blick auf das wesentlichere Gemeinsame. Demgegenüber sahen insbesondere die älteren Schriftsteller[2] den Begriff des Warenpapiers weiter. Thöl[3] gliedert die Wertpapiere in Personen- und Sachenpapiere und unterteilt letztere weiter in Geld- und Warenpapiere. Warenpapiere werden dabei verstanden als Oberbegriff für Transport-, Lager- und Umsatzpapiere[4]. Hierunter werden nicht nur jene Urkunden gefaßt, die im Gesetz als Traditionspapiere ausgebildet sind, sondern auch jene, "denen das HGB nicht dieselbe Wirkung zuschreibt, die aber der Verkehr in ähnlicher Weise zu behandeln geneigt ist."[5] Goldschmidt[6] definiert die Warenpapiere als Urkunden, "aus denen erhellt, daß eine Ware an jemanden geleistet werden soll."
Überspitzt heißt das, alle die Urkunden sind Warenpapiere, die der Handel als solche ansieht und verwendet.

---

1) WPR Rdn. 26, so wohl auch Lehmann, Handelsrecht S. 539; Abraham ZHR 116, 2

2) Thöl § 211 III; Goldschmidt Hdb.S. 649; Endemann Hdb. Bd. II S. 35; Endemann, Das deutsche Handelsrecht, S. 339 ff; Dr. Gablers Lexikon des Wirtschaftsrechts, Stichwort Warenpapiere

3) a.a.O.

4) Thöl a.a.O.; Endemann a.a.O.; Goldschmidt Hdb. S. 650

5) Endemann Hdb. a.a.O.

6) a.a.O., S. 649

Nach dieser Interpretation wird unter Verzicht auf jede qualitative Wertung die allen Warenpapieren gemeinsame Aufgabe als kennzeichnend und begriffsbildend in den Mittelpunkt gestellt. Vorzugswürdig erscheint diese funktionale Betrachtungsweise, weil so für alle ganz und gar unterschiedlichen Papiere, die trotz ihrer verschiedenartigen rechtlichen Wirkungsweise demselben Zweck dienen, ein gemeinsamer Oberbegriff gefunden und ihre tatsächliche Zusammengehörigkeit betont wird. Damit wird den Anschauungen des Handelsverkehrs Rechnung getragen, der sich bei der Beurteilung und Verwendung solcher Papiere nicht von rechtstechnischen Überlegungen leiten läßt, sondern nur nach der praktischen Brauchbarkeit fragt. Zudem liegt nach der Bedeutung des Wortes Warenpapier eine Abgrenzung von dem Bezugsobjekt her näher als von der rechtlichen Beziehung[1].

Wenn der Begriff des Warenpapiers von der Funktion bestimmt wird, ist diese vorab zu klären.

Warenpapiere haben die Aufgabe, die Güter, über die sie ausgestellt sind, bei der Abwicklung von Kaufverträgen zu ersetzen. Die Ersetzungsbedürftigkeit ist Folge der modernen Geschäftsformen, die auf Transport und Lagerei beim Güterumsatz angewiesen sind.

Die Beförderung von Gütern, insbesondere über See, nimmt erhelbliche Zeit in Anspruch. Die reisenden Güter stellen für den Kaufmann totes Kapital dar. Aktivieren kann er es, wenn er anstelle der nicht greifbaren Waren Papiere begeben kann und gegen deren Hingabe den Kaufpreis erhält.

Beim Versendungskauf, dem Distanzgeschäft, besteht der Nachteil, daß der Leistungsaustausch nicht unmittelbar zwischen

---

1) In der Literatur wird synonym zu dem Begriff "Warenpapier" wie es hier gebraucht wird, die Bezeichnung "Güterpapier" verwendet. (Vgl. Hueck-Canaris § 2 I 3, S. 19; Schlegelberger-Hefermehl § 363 Rdn. 38). Die Bezeichnung Warenpapier ist vorzugswürdig, weil Ware gesetzlicher Terminus des HGB (§ 1 Abs. 2 Ziff. 1) mit klarem Begriffsinhalt ist und das Wort außerdem historische Legitimation besitzt.

den Parteien des Kaufvertrages sich vollziehen kann. Die an sich interessengemäße Zug-um-Zug-Abwicklung von Geld- gegen Sachleistung ist tatsächlich unmöglich. Das führt zu der vielfach unerwünschten Konsequenz, daß entweder der Verkäufer die Waren aus seinem Zugriff entlassen muß, ohne Sicherheit bezüglich der Bezahlung des Kaufpreises zu haben, oder aber der Käufer muß eine Sache bezahlen, ohne zu wissen, ob und in welchem Zustande er sie erhalten wird.

Hier kann die Gleichzeitigkeit des Leistungsaustausches dadurch simuliert werden, daß Zahlung gegen ein Warenpapier erfolgt[1], wodurch dem Sicherungsbedürfnis beider Seiten genügt wird und der Käufer unter Umständen die Möglichkeit gewinnt, das Papier weiterzuübertragen und damit die Kaufsache noch bevor er sie erhalten hat, wirtschaftlich zu verwerten.

Das Lagerwesen dient dazu, den Warenumschlag zu bewältigen und das Umsatzgeschäft zu konzentrieren[2]. Gültigkeit haben noch heute die Sätze aus dem Bremer Gesetzesentwurf zur Ermächtigung der Bremer Lagerhausgesellschaft für bestimmte Funktionen aus dem Jahre 1877[3]: "Unter der Firma ... ist hier eine Aktiengesellschaft begründet mit dem Zweck, die Lagerung von Waren für Rechnung Dritter zu übernehmen, ... die hohen, den Handel sehr erschwerenden Transportkosten zu vermindern und die Übertragung und Verpfändung von Waren zu erleichtern," d.h. wie man hinzufügen müßte, ohne die Waren selbst zu bewegen. Technisch bewerkstelligt wird dies auch hier mit Hilfe eines Warenpapiers, das anstelle der eingelagerten Güter von Hand zu Hand geht.

Die Grundkonstellation ist die gleich wie beim Transportgeschäft, denn hier wie dort soll über Waren, die sich im

---

1) Praktisch geschieht dies durch Einschaltung einer Bank, üblich ist es vor allem im Außenhandel

2) Heyen FAZ vom 29. 1. 1977

3) Zitiert nach Heyen a.a.O.

Besitz eines Dritten befinden, verfügt werden, ohne daß die Sache selbst übergeben wird.

Ausgehend von der funktionalen Betrachtungsweise sollen demnach im folgenden unter Warenpapiere solche Dokumente verstanden werden, die bei der Abwicklung von Kaufverträgen vom Handelsverkehr als Surrogat für die Ware angesehen und tatsächlich benutzt werden. Warenpapiere lassen sich demnach definieren als Urkunden über im unmittelbaren Besitz eines Dritten befindlichen Waren, deren Aufgabe nicht nur in einem Einzelfall sondern typischerweise darin besteht, als Übergabeersatz die Ware zu vertreten.
An ein Warenpapier werden keine wertpapierrechtlichen oder sonstigen tatbestandsmäßigen Mindestanforderungen gestellt. Ein Warenpapier kann folglich jedes Dokument sein, das nach den Gewohnheiten des Handels als ein solches angesehen und benutzt wird.
Eine Wechselwirkung zwischen der tatsächlichen Verwendung und seiner inneren Ausgestaltung besteht aber insofern, als der Handelsverkehr nur die Urkunden als handelsfähig ansieht[1], die dem Erwerber ein solches Maß an rechtlicher Sicherheit bieten, daß er ohne Risiko beim Empfang des Papiers zahlen, möglichst mit Hilfe des Papiers die Ware weiter veräußern oder zu Kreditzwecken nutzen kann.[2] Wann dieses Maß an rechtlicher Sicherheit erreicht ist, läßt sich nicht generell beurteilen, hängt vielmehr von der jeweiligen Verkehrsform und den spezifischen Risiken des konkreten Geschäftes ab. Nicht zuletzt für den Handelsverkehr entscheidend ist auch, ob die Parteien sich aus längeren Geschäftsbeziehungen kennen, insbesondere welches Ansehen der Veräußerer genießt.
Die Handelsfähigkeit ist zwar ein Kriterium für die Beurteilung des Warenpapiers, ihr kommt aber konstitutive Bedeu-

---

1) Begriff vgl. Helm Festschrift Hefermehl S. 63
2) Helm a.a.O.

tung[1] zu, wenngleich sich in der Praxis auch beide Eigenschaften gegenseitig bedingen.

Keine eigentlichen Warenpapiere im oben erläuterten Sinne sind die "Umsatzpapiere" der Goldschmidtschen Klassifizierung[2], worunter Facturen, Schlußscheine und Engagementsbriefe verstanden wurden. Solche Papiere, die früher mitunter zu zirkulieren pflegten[3], heute aber zumindest als begebbare Urkunden außer Gebrauch gekommen sind, vertraten nicht die Sache, sondern standen allenfalls für den schuldrechtlichen Lieferungsanspruch, sie bewegen sich damit auf einer anderen rechtlichen Ebene. Solche Papiere konnten die Waren kennzeichnen,[4] repräsentieren konnten sie nur den dem Verkäufer seinerseits zustehenden Verschaffungsanspruch. Dessen Vorhandensein, nicht die Existenz der Güter selbst, wurde durch ein solches Umsatzpapier dokumentiert.[5]

3. Traditionspapier als Beispiele eines Warenpapiers - Die Untersuchungsmethode

Ein Warenpapier kann dann ein vollkommenes genannt werden, wenn es seinem Inhaber die Vorteile des Sachbesitzes uneingeschränkt gewährt, die Sicherheit des Habens und die Möglichkeit des Nutzens.

Diesem unerreichbaren Ideal kommen die Traditionspapiere, das Konnossement (§§ 642 ff HGB), der Ladeschein (§§ 444 ff

---

1) Ein Warenpapier kann folglich auch eine völlig unzureichende Urkunde sein, wenn der Handel sie nur als Übergabeersatz verwendet

2) Hdb. S. 650 und S. 786 ff

3) Goldschmidt a.a.O. S. 790, 793

4) Goldschmidt Hdb. S. 789; vgl. auch Endemann Deutsches Handelsrecht S. 343

5) Gewisse Ähnlichkeiten bestehen mit dem einfachen Lieferschein (s.u.). Auch der durchgehandelte Lieferschein beweist das Bestehen eines Verschaffungsanspruchs des Vormannes, gewährt aber gleichwohl einen rechtlich schwachen Auslieferungsanspruch gegen den Angewiesenen.

HGB) und der Orderlagerschein (§ 424 HGB) am nächsten.

Sie können die Ware ersetzen, soweit überhaupt Sachbesitz durch Papierbesitz ersetzt werden kann. Sie gewähren ihrem berechtigten Besitzer ein so hohes Maß an rechtlicher Sicherheit, daß dieser gegen Vorlage eines solchen Dokumentes den Kaufpreis risikolos zahlen kann und sie eröffnen ihm die Möglichkeit, die Ware mit ihrer Hilfe weiter zu veräußern oder als Kreditgrundlage zu nutzen.
Die Traditionspapiere sind die klassischen Warenpapiere. Sie sind nicht Gegenstand vorliegender Untersuchung. Sie spielen gleichwohl in diesem Zusammenhang eine bedeutende Rolle, weil sie Vorbild und Beurteilungsmaßstab für alle anderen Warenpapiere sind.
Die Fähigkeit, das zugehörige Gut in einer den Handelsverkehr befriedigenden Weise zu vertreten, haben die Traditionspapiere aufgrund des Zusammenwirkens verschiedener gesetzlicher Eigenschaften und Wirkungsweisen.
Da die Traditionspapiere allen Anforderungen genügen, die an ein Warenpapier vernünftigerweise gestellt werden können, bilden diese ihre gesetzlichen Eigenschaften und Wirkungsweisen zugleich den vollständigen Katalog aller wünschenswerten Merkmale, die ein Warenpapier überhaupt aufweisen kann und die wenigstens im Ergebnis ein Dokument, das nicht zu den Traditionspapieren gehört, aufweisen muß, will es diesem gleichkommen oder sie ersetzen.

Bei der Darstellung der hier zu untersuchenden Papiere wird nicht nur zu fragen sein, welche Urkunden als Warenpapiere verwandt werden oder in Betracht kommen, es wird vor allem zu erörtern sein, auf welche Umstände die Fähigkeit, die Ware zu vertreten, sich im Einzelfall gründet, welche Sicherheit und Veräußerungsmöglichkeit das Papier dem Erwerber bietet.
Um dies zu ermitteln, insbesondere aber auch um die Dokumente untereinander vergleichen zu können, empfiehlt es sich, sie einer einheitlichen Untersuchungsmethode zu

unterwerfen und ihre Warenpapiereigenschaft an gleichbleibenden Kriterien zu überprüfen. Als solche sollen hier die Warenpapiereigenschaften des Traditionspapiers herangezogen werden.

Betont werden muß aber, daß eine Urkunde ein brauchbares Warenpapier auch dann sein kann, wenn es nicht sämtlichen Anforderungen entspricht, die äußerstenfalls gestellt werden könnten. Denn je nach Verkehrsmittel, rechtlichen Gegebenheiten oder sonstigen nur im Einzelfall bedeutsamen Umständen, können oder müssen sich die Parteien mit einem geringerem Maß rechtlicher Sicherheit und Nutzungsmöglichkeit zufrieden geben. Die Warenpapiereigenschaften einer Urkunde sollen hier nach objektiven Kriterien ermittelt werden, ihre Tauglichkeit, die Ware zu vertreten, kann nur nach den unterschiedlichen Bedürfnissen des jeweiligen Geschäftszweiges beurteilt werden.

Traditionspapiere sind zunächst Empfangsbescheinigungen des Frachtführers oder Lagerhalters über den Erhalt der Güter (§§ 642 Abs. 1, 643 Nr. 8, 445 Nr. 6, 424 HGB, 38 Nr. 3 OL-Sch-VO).
Sie verschaffen damit einem späteren Erwerber Gewißheit über Art und Menge der Güter und die Tatsache ihrer Verwendung und Einlagerung.

Traditionspapiere sind Wertpapiere, die ein Auslieferungsversprechen zugunsten des wertpapierrechtlich legitimierten Besitzers verbriefen. Konnossement und Ladeschein können auf den Namen, den Inhaber oder an Order lauten. Der Lagerschein muß kraft zwingender Vorschrift Orderpapier sein, wenn er Traditionsfunktion haben soll. Sie sind übertragbar entsprechend den jeweiligen wertpapierrechtlichen Ausgestaltungen, ermöglichen daher dem Besitzer eine unkomplizierte und angenehme Verwertung der in ihnen steckenden wirtschaftlichen Werte. Nach §§ 364, 365 HGB, 793 Abs. 1, 796 BGB, haben sie Legitimationsfunktion und

Dritterwerberschutz, was sie zu verkehrsfähigen Papieren macht.

Aus den speziellen Vorschriften über das frachtrechtliche Weisungsrecht (§§ 654 Abs. 1, 447 Abs. 3 HGB) aber auch aus dem Charakter des Wertpapiers als Vorlegungspapier ergibt sich, daß der Papierinhaber vor Auslieferungen an Dritte oder vor allem den Absender oder den Einlagerer sicher ist. Traditionspapiere haben daher Sperrfunktion[1].

Vor allem aber kommt ihnen Traditionsfunktion zu, d.h. für den Erwerb von Rechten an den Gütern hat die Übergabe des Papiers dieselbe Wirkung wie die Übergabe der Güter selbst (§§ 650, 440, 424 HGB). Der Erwerber erlangt mit dem Papier zugleich das Eigentum an den Waren.

4. Die Rechtsgrundlage der Warenpapiere ohne Traditionsfunktion

Im Gegensatz zu den echten Traditionspapieren sind die Warenpapiere ohne Traditionsfunktion gesetzlich nicht geregelt. Ihre Rechtsgrundlage finden sie in Allgemeinen Geschäftsbedingungen[2] oder im Handelsbrauch. Es handelt sich bei ihnen um selbstgeschaffenes Recht der Wirtschaft[3] auch dann, wenn die einzelnen Urkunden im Gesetz Erwähnung gefunden haben[4] und ihre Wirkungsweise hierdurch in gewisser Weise vorgezeichnet ist. Denn die konkrete Verwendung als Warenpapier wurde auch in diesen Fällen durch Bedeutungswandel eines gesetzlich vorgegebenen Instituts erreicht, dessen ursprüngliche Bestimmung eine andere sein sollte.

---

1) Begriff von Helm, Festschrift, S. 67

2) So FCR, FBL, FCT und FWR, ferner das CT-Dokument, aber auch die in § 48 ADSp erwähnten Papiere, da die ADSp den Rang von AGB haben (vgl. Baumbach-Duden Anh. § 415 vor § 1 ADSp m.W.N.)

3) Begriff von Großmann-Doerth aus der gleichlautenden Schrift aus dem Jahre 1933

4) So vor allem Frachtbriefdoppel und Frachtbriefdritt, aber auch der Lieferschein

Potentielle Warenpapiere sind alle Urkunden, die der Verkäufer anläßlich der Einlagerung oder der Beförderung vom Lagerhalter oder Frachtführer erhalten hat. Denn wenn der Verkäufer die eingelagerten oder auf dem Transport befindlichen Waren veräußert, liegt es nahe, für eine symbolische Übergabe die Papiere zu benutzen, aus denen Existenz und Aufenthaltsort hervorgeht und die die einzige dem Verkäufer verbliebene sichtbare Beziehung zu seinem Eigentum darstellen.

Alle Warenpapiere sind durch Bedeutungswandel aus den Empfangsbescheinigungen der Frachtführer oder Lagerhalter entstanden, die ursprünglich nur im Verhältnis zwischen den Parteien des Fracht- oder Lagervertrages als Quittung Bedeutung hatten. Drittrichtung können solche Papiere dadurch bekommen, daß vereinbart wird, daß die Güter nicht an den Einlagerer oder Adressaten, sondern den Vorzeiger der Urkunde ausgehändigt werden.[1)]

5. Die Gesetzesgeschichte

Die Warenpapiere, die den Gegenstand dieser Untersuchung bilden, sind gesetzlich nicht geregelt und können deswegen eine Gesetzesgeschichte im eigentlichen Sinne nicht haben.

Das Anwendungsgebiet von Warenpapieren wird durch die normierten Traditionspapiere nicht abgedeckt. Die Kodifizierung der Traditionspapiere kann daher nur als eine Teilregelung des gesamten Rechts der Warenpapiere verstanden werden. Die Gesetzesgeschichte der Traditionspapiere ist damit zugleich auch die Geschichte der Nicht-Kodifizierung aller übrigen auch zur Zeit der Entstehung des HGB schon bekannten anderen Warenpapiere. Aus ihr sind Auf-

---

1) Die gleiche Entwicklung hat historisch gesehen das Konnossement durchgemacht. Zu dessen Geschichte vgl. Pappenheim Hdb. Bd. III, S. 209 ff; Goldschmidt Hdb. S. 654 ff; Wüstendörfer NSH R S. 322; Wüstendörfer in Ehrenbergs Hdb., Bd. VII, 2, S. 8; Eckhard a.a.O., S. 62 f; Darreye a.a.O., S. 1 ff

schlüsse darüber zu erwarten, weshalb der Gesetzgeber die Normierung der nicht im Gesetz aufgenommenen Dokumente ablehnte und welche Einstellung er zu deren Entwicklung außerhalb des Handelsgesetzbuches einnahm.

Der preußische Entwurf zum ADHGB, der der Gesetzgebungsarbeit als Grundlage diente[1], bestimmte in seinem Art. 230 Abs. 2: "Die Übergabe des indossierten Konnossements oder Duplikats des Frachtbriefes oder Ladescheines steht der Übergabe der Ware gleich." In den Motiven zu diesem Entwurf[2], wurde der Württembergische Entwurf, wonach die Übertragung der bloßen Faktura (Einkaufsverzeichnisse, Rechnungen) dieselbe Wirkung hinsichtlich der Übergabe der Waren haben sollte, wie die Aushändigung des Konnossements, als zu weitgehend abgelehnt.

Von den im Preußischen Entwurf genannten Papieren hatte zu dieser Zeit lediglich das Konnossement eine gefestigte Stellung im Geschäftsleben erworben. Ursprünglich aus Ladungsverzeichnissen der Schiffer entstanden, hatte es sich seit dem 12. oder 13. Jahrhundert[3] soweit zu einem Traditionspapier der internationalen Seefahrt entwickelt, daß der Preußische Entwurf zur Begründung dieses Instituts es mit einem Hinweis auf die hergebrachte kaufmännische Auffassung es bewenden lassen konnte.

Auf der Nürnberger Konferenz zur Beratung eines Allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches wurde zwar unter Hinweis

---

1) Hahn Einl. zu § 3, Protokolle S. 6

2) S. 117

3) Zur Geschichte des Konnossements: Goldschmidt Hdb. S. 654 ff; Pappenheim Hdb. Bd. III S. 209 ff; Wüstendörfer NSH-R S. 322 und in Ehrenbergs Hdb. Bd. VII, 2 S. 8; Lewis-Boyens Bd. II § 647 Anm. 1; Pappenheim Hdb. Bd. II, S. 337; Darreye a.a.O. S. 1 ff; Eckhard S. 62 f

4) Motive S. 116 zu Art. 230

auf divergierende Gerichtsentscheidungen das Bestehen eines Handelsbrauches bezüglich der Traditionswirkung geleugnet[1], ein entsprechendes Bedürfnis des Handelsverkehrs aber anerkannt.

Anders verhielt es sich mit dem Ladeschein, der vom Preußischen Entwurf dem Konnossement gleichgesetzt war. Er sollte, wie sich aus dem Nebeneinander mit dem Frachtbriefduplikat ergibt, in der Binnenschiffahrt Verwendung finden.[2] Praktisch nachweisbar war er damals nur in der Oderschiffahrt[3], in den Gesetzgebungen war er nirgends enthalten.[4]

Die Kaufmannschaft, über die Zweckmäßigkeit einer solchen Neuregelung befragt, habe die Idee, die für den Seetransport geltenden Rechtssätze auf den Flugtransport auszudehnen, "eine glückliche genannt."[5] Das Frachtbriefduplikat sollte, vom Ladeschein nur in der Terminologie unterschieden, im Landfrachtverkehr Anwendung finden.[6]

Eine Bestimmung über einen Lagerschein enthielt der Preußische Entwurf nicht.
Auf der Nürnberger Konferenz wurde der Art. 230 des Preußischen Entwurfs zunächst nur mit Rücksicht auf das Konnossement beraten [7] und aus überwiegend praktischen Erwägungen

---

1) Protokolle S. 443 - 446

2) Protokolle S. 446

3) Protokolle S. 447

4) Protokolle S. 446

5) Protokolle S. 447

6) Protokolle S. 446

7) Protokolle S. 443 - 446
Die Regelung des Konnossements gehörte ins Seerecht, die endgültige Regelung oblag daher der Hamburger Seerechtskonferenz. Das Konnossement wurde in Nürnberg nur insoweit beraten, als es um die Wirkungen seiner Übergabe ging.

mehrheitlich bestimmt, daß die Übergabe des Konnossements an den Berechtigten der Übergabe der Ware gleichstehen sollte. Zurückgestellt blieben dogmatische Bedenken, die sich auf die angeblichen Unkorrektheiten dieser Fassung bezogen.[1)2)]

Bei den Beratungen der Urkunden des Landfrachtrechts[3)] wurde das Nebeneinander von Frachtbrief und Frachtbriefduplikat beanstandet, was die Fuhrleute nur verwirrt mache. Bedenken bestanden weiter insofern, als mißbräuchliche Verwendungen zu befürchten seien[4)]. Eine Übertragung der seerechtlichen Grundsätze verbiete sich ferner deshalb, weil die Verhältnisse dieses Fern-handels mit denen des Kleinhandels nicht zu vergleichen seien.[5)] Unausgesprochen stand dahinter wohl der Gedanke, den Puchelt[6)] so formulierte:
"Der kleine Schiffer sucht Verdienst um jeden Preis, versteht oft nicht einmal die Bestimmungen des Ladescheins, unterschreibt alles, was ihm vorgelegt wird und soll hinterher für verdorbenes Gut oder für Manko aufkommen, was eigentlich nicht ihm sondern dem Ab- und Versender ... zur Last fallen sollte."

Zweifel an der Notwendigkeit einer konnossementähnlichen Urkunde bestanden, weil bis dahin nirgends eine entsprechende Regelung getroffen worden sei.[7)] Im Binnenhandel bediene man sich zudem gewöhnlich der Eisenbahn, durch welche die Ware mit solcher Schnelligkeit befördert werde, daß man einer besondere Verkehrsform mittels Urkunden nicht bedürfe.[8)]

---

1) Protokolle S. 444

2) Ungeklärt blieb auch noch, an welcher Stelle des Gesetzes eine solche Regelung Platz finden solle (Protokolle S. 445)

3) Protokolle S. 444 - 450

4) Protokolle S. 448, 449

5) S. 451

6) § 413 Anm. 1

7) Protokolle S. 443 und 448

8) Protokolle S. 448

Nachdem die Mehrheit sich gleichwohl für eine negoziable Urkunde im Binnentransport ausgesprochen hatte, deren[1] Übergabe der Übergabe der Ware gleichstehen solle, wurde in einer späteren Sitzung[2] beschlossen, daß das Dokument des Binnenverkehrs einheitlich Ladeschein heißen solle, um Verwechslungen mit dem bereits bestehenden Frachtbrief zu vermeiden, und um einem neuen Institut auch einen neuen Namen zu geben.
Strittig blieb, ob der Fuhrmann zur Ausstellung eines solchen Ladescheines verpflichtet werden könne. Bedenklich schien dies deswegen, weil im kleineren Frachtverkehr viele Fuhrleute nicht einmal ihren Namen schreiben könnten[3]. Überwiegend aber wurde die Ansicht vertreten, der Sicherheit des Verkehrs und der Schnelligkeit des Warenumsatzes müsse gegenüber solchen Überlegungen der Vorrang gebühren[4], der schreibunkundige Fuhrmann könne notfalls mit einem Kreuz oder ähnlichem Behelf unterzeichnen.

Die Aufnahme des Lagerscheins, der nach englischem Vorbild damals meist "warrant" genannt wurde, wurde in dem ADHGB in den Gesetzesberatungen wohl gefordert[5], irgendwelche Folgerungen hieraus ergaben sich jedoch nicht.

Nach erster Lesung enthielt Art. 348 die Verpflichtung des Frachtführers zur Ausstellung eines Ladescheines. Art. 351 bestimmte, daß die Übergabe eines solchen Papiers der Übergabe der Ladung gleichstehe.

In zweiter Lesung des ADHGB war die Einstellung wesentlich weniger verkehrsfreundlich.

---

1) Protokolle S. 451
2) Protokolle S. 847 ff (848)
3) Protokolle S. 849
4) Protokolle S. 849
5) Protokolle S. 559

Gegen den Ladeschein brachte der Bremer Abgeordnete vor, daß Post-, Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltung, die einen Großteil der Binnentransporte abwickeln, sich voraussichtlich den vorgeschlagenen Normen nicht unterwerfen würden.[1] Der verbleibende geringe Rest an Frachtgeschäften würde von kleinen Unternehmern betrieben, für deren Leute, die häufig ja nicht einmal lesen und schreiben könnten, die gedachten gesetzlichen Bestimmungen zu kompliziert seien, so daß Versehen und Verwicklungen abzusehen seien.

Der Hamburger Abgeordnete[2] führte aus, es sei nicht Sache des Gesetzgebers, zu experimentieren. Diesem Grundsatz werde mit der beabsichtigten Neuerung widersprochen. Die Übertragung der seerechtlichen Bräuche auf den Handel zu Lande sei nicht angängig, weil letztere oftmals von kleinen Fuhrleuten ohne die notwendige geschäftliche Gewandtheit betrieben würde, das neue Institut würde nur Schaden stiften und letzten Endes sei der Ruin des Standes der kleinen Frachtführer zu besorgen.[3]

Demgegenüber wandte der österreichische Abgeordnete ein[4], die langen Strecken auf Rhein, Elbe und Donau geböten eine Gleichstellung mit dem Seehandel. Ein Bedürfnis nach leichter Übertragbarkeit des Eigentums während der Fahrt bestehe und sei in Österreich bereits in Übung.[5] Zudem werde die Einführung auch von Fachleuten der Praxis befürwortet.

---

1) Protokolle S. 1240
2) Protokolle S. 1242
3) Protokolle S. 1242
4) Protokolle S. 1244
5) Protokolle S. 1245

Trotz dieser Widerstände[1] wurde die Bestimmung über den Ladeschein beibehalten, von der Verpflichtung zur Ausstellung allerdings die "gewöhnlichen Fuhrleute", die "gewöhnlichen Schiffer" und die Postanstalten ausgenommen[2]. Diese geänderte Fassung wurde als Art. 385 ADHGB verabschiedet.

Bei der sich anschließenden 1. Lesung des Seerechts auf der Konferenz von Hamburg wurde die Regelung für das Konnossement nicht dieser Kompromißformel angepaßt, vielmehr wurde aus Gründen der Einheitlichkeit die dingliche Wirkung des Ladescheins, die unverändert aus der ersten Lesung übernommen worden war (Art. 388), zusammen mit der des Konnossements gestrichen.[3]
Ausschlaggebend waren diesmal rechtliche Bedenken gewesen. Der Streichungsantrag war damit begründet worden[4], daß der Satz, die Übergabe des Konnossements stehe der Übergabe der Ware gleich, nichts über das juristische Verhältnis besage, sondern nur etwas über den regelmäßigen tatsächlichen Erfolg. Das rechtliche Element liege lediglich in der formellen Natur der Verpflichtung. Der Inhaber des Konnossements brauche keine Einreden aus der Person des Abladers oder Indossanten zu befürchten. Hierdurch erhalte er die Aussicht auf ordnungsgemäße Vertragserfüllung. Deswegen könne der Berechtigte sich so verhalten, als sei er schon im Besitz der Ware selbst. Dieser Umstand sei es, was populär mit den Worten ausgedrückt werde, daß die Übergabe des Konnossements dem Empfang der Ware gleichstehe. Diese Wirkung sei aber rein tatsächlich und habe mit der Natur des Konnossements nichts zu tun.

---

1) Ein Streichungsantrag wurde abgelehnt (Protokolle S. 1245), dafür zunächst die Ausstellung eines Ladescheins ins Belieben des Frachtführers gestellt (Protokolle S. 1246), aber schließlich die oben angeführte Kompromißformel gefunden

2) Protokolle S. 1443 (1444 f)

3) Protokolle S. 2226

4) Protokolle S. 2217

Dieser Antrag wurde in der lebhaften Beratung[1] durch Aufzeigen praktischer Schwierigkeiten noch unterstützt. Die gegen ihn vorgebrachten pragmatischen Gesichtspunkte konnten sich nicht mehr durchsetzen: die angegriffene Vorschrift stehe in Einklang mit den Bestimmungen anderer Länder[2]; außerdem entspreche sie der Auffassung des Handelsverkehrs. Die Verkehrssicherheit gebiete, daß die verbreitete Anschauung, wonach mit Erwerb des Konnossements die volle Herrschaft über die Ware selbst genommen werde, gesetzliche Anerkennung finde.[3]

Die Unsicherheit in der sachenrechtlichen Wertung der Übergabe eines Konnossements beruhte auf der damaligen Rechtszersplitterung des bürgerlichen Rechts. Partikular galt damals zum Teil noch das französische Vertragssystem[4][5]. Nach gemeinem Recht war eine dem heutigen § 931 BGB entsprechende Regelung unbekannt.[6] Die Wirkungsweise des Konnossements war nach allgemeinem Zivilrecht nicht nachvollziehbar. Die Konnossementsregeln konnten zudem nicht der Ansatzpunkt sein, von wo man die Vereinheitlichung des Sachenrechts in Deutschland in Angriff nahm.

Für die 2. Lesung des Seerechts wurden verschiedene Anträge eingebracht, die die dingliche Wirkung der Konnossementsübergabe in verschiedenem Umfange regeln sollten[7]. In der Beratung wurden die bereits vorgebrachten Argumente des

---

1) Protokolle S. 2219 - 2226

2) Protokolle S. 2223

3) Protokolle a.a.O.

4) Vgl. Protokolle S. 443

5) Da schon mit der Einigung der Käufer Eigentümer der Ware wird, liegt die Bedeutung des Konnossements im französischen Recht nicht in einer gesonderten Übertragungsform, sondern in der Sicherung des Warenumlaufs, im einzelnen vgl. Abraham ZHR 116 S. 6 ff

6) Vgl. Wolff-Raiser § 67 II (S. 245); Windscheid 7. Aufl. Bd. II § 337 Nr. 4 (S. 255) und Bd. I § 172 Nr. 8 (S. 519)

7) Protokolle S. 4015; Motive hierzu in der Anlage S. 4021 ff

Für und Wider ausgetauscht, wobei gegen den Antrag dogmatische Bedenken[1], für ihn praktische Bedürfnisse und die Notwendigkeit der Rechtsangleichung[2] ins Feld geführt wurden. Als Kompromißformel wurde schließlich folgende Fassung gewählt:

"Die Übergabe des an Order lautende Konnossements an denjenigen, welcher durch dasselbe zur Empfangsnahme legitimiert wurde, hat, sobald die Güter wirklich abgeladen sind, für den Erwerb der von der Übergabe der Güter abhängigen Rechte dieselben rechtlichen Wirkungen wie die Übergabe der Güter."

und als Art. 649 in die endgültige Fassung des ADHGB aufgenommen. Gleichzeitig wurde beschlossen, die gestrichene Regelung der dinglichen Wirkung des Ladescheins (Art. 388)[3] in einer dem Art. 643 ADHGB angepaßten einschränkenden Fassung in der Schlußberatung wiederherzustellen.[4]

In 3. Lesung setzte Hamburg[5][6] sich erneut für eine gänzliche Streichung des Art. 388 ein, weil dieser Artikel eine Neuerung sei und gegen die bisherige Doktrin verstoße, durch welche weder in theoretischer noch praktischer Beziehung eine wirkliche Verbesserung des bestehenden Rechtszustandes herbeigeführt wurde. Dieser Antrag wurde mit 7:6 Stimmen angenommen[7], so daß in der endgültigen Fassung des ADHGB in Art. 413 ff zwar eine Regelung des Ladescheins,

---

1) Protokolle S. 4015 f

2) Protokolle S. 4017 f

3) Fassung der 2. Lesung der Nürnberger Konferenz

4) Protokolle S. 4130 f

5) Protokolle S. 4774; ausschlaggebend für Hamburg war wohl, daß nur für das Konnossement, nicht für den Ladeschein das right of stoppage in transitu geregelt war, vgl. Protokolle S. 4774

6) Zuvor war ein Antrag Hannovers (Monitum Nr. 476) auf Streichung sämtlicher Bestimmungen des Ladescheins gescheitert (Protokolle S. 4768)

7) Protokolle S. 4774

nicht aber seiner dinglichen Wirkung enthalten war.

In dieser Lesung wurde auf ein Monitum Sachsens[1] der bis dahin völlig vernachlässigte Lagerschein in den Kreis der Orderpapiere aufgenommen, ohne daß eine Debatte hierüber stattgefunden hätte.[2]
Vom Lagerschein handelt im ADHGB nur der Art. 302, der sich auf die Feststellung beschränkt, daß die von staatlich ermächtigen Anstalten ausgestellten Lagerscheine durch Indossament übertragen werden könnten.
Der Grund für diese lückenhafte Regelung war folgender: In England vor allem aber auch in Frankreich und Holland[3] waren zur Zeit der Kodifizierung des deutschen Handelsrechts Lagerscheine gebräuchlich. In Deutschland war dieses Institut noch nicht ausgebildet und erschien deshalb auch nicht regelungsbedürftig[4]. Dem Art. 302 ADHGB war folglich nur die Aufgabe zugedacht, die Zirkulation dieser Papiere in ganz Deutschland sicherzustellen, falls ein deutscher Staat sich entschließen sollte, Lagerhäuser mit der Befugnis zur Warrantausstellung zu errichten. Deutlich wird auch hierin wieder die Tendenz der Verfasser des ADHGB, einerseits einer zukünftigen Entwicklung im Handelsverkehr nicht vorzugreifen, andererseits eine solche Entwicklung aber auch nicht zu blockieren.

Weshalb nur konzessionierte Lagerhäuser zur Ausstellung von Orderlagerscheinen befugt sein sollten, ergibt sich aus dem Antrag der Regierung von Sachsen nicht. Es ist aber zu vermuten, daß hierfür die französische Regelung als Vorbild diente. Anders als in England waren dort nämlich nur die sogenannten magasins généraux, also staatlich autorisierte

---

1) Monitum Nr. 290
2) Anschütz-von Völderndorf ADHGB Art. 302 FN 20
3) Goldschmidt Hdb. S. 775 f
4) Hahn Art. 302 § 3

Lagerhäuser, zur Ausgabe indossabler Lagerscheine berechtigt.[1] Dieses System fand Nachahmung in verschiedenen kontinentaleuropäischen Staaten, darunter auch Österreich[2].

Der Konzessionszwang hat sich trotz des Widerstandes in der Wissenschaft[3], die ihn als systemwidrig bekämpfte, bis heute als historischer Ballast erhalten und war ein Grund dafür, daß der Orderlagerschein sich in der Praxis nicht durchzusetzen vermochte.

Fehlte somit im ADHGB eine Regelung der Traditionswirkung von Ladeschein und Lagerschein, so kann hieraus nicht der Schluß gezogen werden, daß diese unter der Geltung des ADHGB keine Traditionspapiere gewesen wären.

Vielmehr vertrat das RG[4] im Anschluß an die Lehre Goldschmidts[5] unter Zustimmung der Literatur[6] die Auffassung, daß es sich bei der Regelung der dinglichen Wirkung des Konnossements in Art. 649 ADHGB nicht um eine positiv-rechtliche Bestimmung handele, sondern sich diese vielmehr aus allgemeinen Grundsätzen herleiten lasse und folglich auch auf den Ladeschein anzuwenden sei.

Nach Eger[7] beruht der Mangel einer ausdrücklichen Regelung auf der Erwägung des Gesetzgebers, daß das neuere Institut des Ladescheins in der Praxis analog dem Konnossement sich entwickeln sollte. Diese Entwicklung sollte durch eine voreilige Festschreibung der dinglichen Wirkung nicht gestört werden.

---

1) Hahn Art. 302 § 3; Goldschmidt Hdb. S. 780

2) Goldschmidt a.a.O. FN 48

3) Münch a.a.O. S. 3 m.w.N.; Kritik in neuerer Zeit wurde vorgebracht von Müller-Erzbach S. 645; Düringer-Hachenburg § 363 Anm. Anm. 2b m.w.N.; Münch a.a.O. S. 80 m.w.N.; zustimmend aber Vogels Vorbem. Abschnitt II

4) RGZ 5, 79 (80)

5) Hdb. S. 764 ff, insbesondere S. 767

6) Hahn Art. 415 § 3 FN 3; Puchelt Art. 413 Anm. 4, Eger Frachtrecht Bd. 3 S. 11 und 14 f

7) a.a.O. S. 15

Auch der Lagerschein war zwar nicht kraft ausdrücklicher gesetzlicher Regelung, wohl aber nach allgemeiner Auffassung zur Zeit des ADHGB "die dingliche Vertretung der Ware"[1] zu übernehmen in der Lage. Diese Fähigkeit wurde nicht nur dem Orderlagerschein, sondern zumindest auch dem Inhaberlagerschein zuerkannt.[2]

Die ausdrückliche Regelung der Traditionswirkung im HGB von 1897 brachte folglich keine eigentliche Neuerung, sondern diente im wesentlichen der Klarstellung[3] und enthielt nichts als die Wiedergabe der allgemeinen Rechtsüberzeugung.

Die Traditionswirkung des Lagerscheins wurde allerdings an zwei einengende Voraussetzungen geknüpft: an die staatliche Ermächtigung und an die Indossabilität des Papiers.

Die Ersetzung des traditionellen Konzessionssystems durch gewisse Normativbestimmungen war zwar in der Diskussion, wurde aber als nicht notwendig erachtet. Geleitet wurde der Gesetzgeber dabei von der Vorstellung, daß persönliche Zuverlässigkeit, sachliche Eignung und eine solide wirtschaftliche Grundlage unabdingbare Voraussetzung für ein ordnungsgemäßes Lagerwesen seien.[4] Das dem geltende Recht an sich fremde Konzessionssystem wurde getragen letztlich von der Furcht, daß "unlautere und unzuverlässige Elemente sich des Lagerhausgewerbes bemächtigen"[5] und in betrügerischer Weise Traditionspapiere über fiktive Bestände ausgeben könnten[6].

Daß anders als Ladeschein und Konnossement der Lagerschein nur dann Traditionspapier ist, wenn er an Order gestellt ist, dürfte darin seinen Grund finden, daß einem Lagerpapier im Gegensatz zu einem Frachtdokument die Drittrichtung von

---

1) Denkschrift zum Entwurf eines HGB S. 266
2) Abraham, Lagerschein S. 134; RGZ 28, 39 (42)
3) Denkschrift S. 265, S. 266 f
4) Vgl. OLSchVO §§ 2 und 4
5) Münch a.a.O. S. 8
6) Lehmann, Handelsrecht-Lehrbuch S. 542 FN 2

vornherein nicht gegeben ist. Lagerpapiere sind ausgestellt über ruhende Waren,die mit dem Aufbewahrungsort nicht notwendig den Eigentümer wechseln sollen. Demgegenüber wird eine reisende Ware typischerweise einem neuen Eigentümer zugeführt[1]. Anders als ein Transportpapier weist eine Lagerurkunde einen empfangsberechtigten Dritten nicht aus.

6. Folgerungen aus der Gesetzesgeschichte

Der Gesetzgeber des ADHGB sah seine Aufgabe darin, das bestehende Handelsrecht zu registrieren[2], nicht aber bahnbrechende Neuerungen durchzusetzen oder das allgemeine Zivilrecht zu ändern. Das HGB ist gegenüber dem ADHGB keine eigentliche Neukodifizierung. Vielmehr verfolgte man mit diesem Gesetz das Ziel, das Handelsrecht "mit dem Inhalte des Bürgerlichen Gesetzbuches in Einklang zu bringen"[3] und solche Änderungen und Ergänzungen vorzunehmen, die nach den Erfahrungen mit dem alten Gesetz wünschenswert waren.[4]

Es handels sich als bei dem HGB von 1897 wesensmäßig mehr um eine Novellierung als um ein neues Gesetz. Das heute gültige HGB baut demnach im wesentlichen auf den Vorstellungen und Handelsgewohnheiten aus der Zeit um 1860 auf.
Der Gesetzgeber wollte Entwicklungen im Handelsrecht zwar nicht bremsen, andererseits aber ihnen auch nicht vorgreifen. Das ADHGB war so angelegt, daß eine Fortbildung des Rechts außerhalb des Gesetzes möglich war.
Der Gesetzgeber orientierte sich an den technischen Möglichkeiten und den sozialen und wirtschaftlichen Gegebenheiten seiner Zeit. Er konnte auf keinem einheitlichen bürgerlichen Recht aufbauen, damit fehlte gerade für die Traditionspapiere eine sichere zivilistische Grundlage. Es war daher sinnvoll,

---

1) So v. Godin in Großkommentar HGB § 363 Anm. 37; Müller-Erzbach LB S. 540 sieht demgegenüber für diese Einschränkung der Traditionswirkung keinen rechtspolitischen Grund

2) Protokolle S. 1242

3) Denkschrift HGB S. 1

4) Denkschrift HGB a.a.O.

die Regelung der Warenpapiere auf ein gegenüber der Handelspraxis noch vertretbares Mindestmaß zu beschränken.
Als Fazit kann daher festgehalten werden, daß die gesetzliche Regelung der Warenpapiere im HGB gleichsam als eine Momentaufnahme der Entwicklung des Dokumentengeschäftes zur Entstehungszeit des Gesetzes aufzufassen ist. Die Lückenhaftigkeit der geltenden gesetzlichen Regelung ist nicht Ausdruck des gesetzgeberischen Willens, den Kreis der Warenpapiere auf bestimmte Typen zu beschränken, sondern vom heutigen Blickwinkel aus gesehen ein Zufallsprodukt, das die wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse der Kodifikationszeit widerspiegelt.

7. Die praktische Bedeutung der Warenpapiere ohne Traditionsfunktion

Gesetzlich geregelte Warenpapiere gibt es nur im Verkehr mit konzessionierten Lagerhaltern, ferner im See- und im Landfrachtrecht. Aus letzterem ist die Beförderung mit der Eisenbahn auszunehmen, die Sonderregelungen unterliegt. Im Eisenbahnfrachtrecht gibt es kein Traditionspapier[1]; ohne Traditionspapier auskommen muß als neues Verkehrsmittel die Luftfahrt, ferner die erst in den letzten Jahren entstandene variantenreiche Beförderungsform des kombinierten, insbesondere des Containerverkehrs. Unbekannt sind Traditionspapiere auch im praktisch bedeutsamen Speditionsgeschäft und in der Lagerei der Lagerhalter ohne Konzession.
In all diesen Verkehrsarten bestehen Regelungslücken, die von Warenpapieren der hier zu erörternden Art auszufüllen sind. Warenpapiere ohne Traditionsfunktion übernehmen die Aufgaben von fehlenden Traditionspapieren, sie können daher Ersatzdokumente genannt werden.
Der Anwendungsbereich der Warenpapiere ohne Traditionsfunktion erschöpft sich nicht in der Vertretung nicht vorhandener Dispositionspapiere. Warenpapiere erfüllen vielmehr

1) Im einzelnen vergleiche unten die Darstellung der Transportdokumente des Eisenbahnfrachtrechts

auch Aufgaben, die von an sich in dieser Verkehrsform existierenden Traditionspapieren nicht geleistet werden können.

Traditionspapiere lauten auf eine bestimmte eingelagerte und verfrachtete Sache. Mit Hilfe eines solchen Dokuments kann nur über die gesamte Warenmenge verfügt werden. Traditionspapiere versagen infolgedessen dann, wenn es gilt, einen größeren Vorrat aufzuteilen. Diese Situation entsteht beim Güterumsatz auf verschiedenen Handelsstufen häufig.[1)]
Selbst dann, wenn ein Traditionspapier besteht und durch die Übergabe die gewollte Verfügung erreicht werden kann, ist ein Ausweichen auf ein anderes Warenpapier aus praktischen Erwägungen tunlich. Der Verkäufer will oftmals das Konnossement nicht aus der Hand geben, zum Beispiel deswegen, weil der Käufer sonst den Namen des aus dem Dokument ersichtlichen Abladers feststellen könnte. Nicht selten sind die Abkäufer Konkurrenten, vor denen die überseeischen Geschäftsbeziehungen, die zum good-will des Unternehmens eines Importeurs gehören, ängstlich gehütet werden.[2)]
Vor allem bei Beförderung schnell verderblicher Waren ist die Existenz eines Traditionspapiers eher hinderlich, weil am Zielort die Güter erst eingelagert werden müssen, bis sich der Inhaber des Dokuments zur Auslieferung meldet. Auch in diesem Fall kann ein Warenpapier anderer Art dem Traditionspapier überlegen sein, weil es elastischer den Bedürfnissen des Einzelfalles angepaßt werden kann.
Diese Papiere, die Funktion erfüllen, die von Traditionspapieren nicht übernommen werden können oder sollen, also neben diesen stehen und deren Wirkungsfeld erweitern, kann man als Ergänzungspapiere bezeichnen. Als solche können sie einem Traditionspapier, aber auch einem Ersatzpapier, nachgeschaltet sein.

---

1) Diese Aufgabe erfüllt in der Handelspraxis der Lieferschein
2) Dönhoff BB 1951 S. 629; Schlegelberger-Liesecke § 648 Rdn. 14

Der Handelsverkehr kann sich die von ihm benötigten Warenpapiere selber schaffen. Der Privatautonomie sind dabei aber zwei wesentliche Schranken gesetzt: Warenpapiere können nicht an Order lauten, da der Kreis der Orderpapiere geschlossen ist.[1] Echte Orderpapiere sind die Warenpapiere nur dann, wenn sie die Tatbestandsmerkmale der Anweisung oder des Verpflichtungsscheins i. S. von § 363 Abs. 1 HGB erfüllen.

Nicht kodifizierte Warenpapiere haben keine Traditionsfunktion entsprechend §§ 650, 450, 424 HGB. Anders als unter Geltung des ADHGB kann sich im Wege des Gewohnheitsrechts Traditionswirkung nicht bilden. Die Möglichkeiten des Eigentumserwerbs sind in den §§ 929 ff AGD abschließend geregelt. Im Sachenrecht herrscht Typenzwang[2]. Die Übertragungsform der §§ 650, 440, 424 HGB ist den dort angeführten Papieren vorbehalten und der Analogie nicht fähig.

8. Zusammenfassung

Der Handelsverkehr benötigt Papiere, die Verfügungen über eingelagerte oder auf dem Transport befindliche Waren ermöglichen.
Die Traditionspapiere sind nicht geeignet, alle auftauchenden Probleme zu lösen. Daß in bestimmten Verkehrszweigen Traditionspapiere existieren, in anderen nicht, beruht auf historischen Zufällen und entspricht der technischen Entwicklung zur Zeit der Kodifizierung des HGB. Der Handelsverkehr ist darauf angewiesen, die bestehenden Lücken durch selbstgeschaffene Institutionen zu schließen.

---

1) Ulmer, Wertpapierrecht S. 27; Baumbach-Hefermehl WPR Rdn. 23; Rehfeldt-Zöllner § 2 II 3 und § 3 IX, für eine analoge Anwendung auf die Beförderungsdokumente der neuen Transportformen aber Hueck-Canaris § 25 I 6 (S. 176)

2) Vgl. statt vieler Westermann § 3 III; Wolff-Raiser § 2 II 1

2. Teil: Die einzelnen Warenpapiere ohne Traditionsfunktion

Abteilung A: Transportpapiere

I. Die Papiere des Eisenbahnfrachtgeschäfts

1. Die Rechtsquellen des nationalen Eisenbahnfrachtrechts

Rechtsquellen des inländischen Eisenbahnfrachtrechts sind die §§ 453 - 460 HGB, sowie vor allem die auf Grund der Ermächtigung des § 458 Abs. 1 HGB erlassene Eisenbahnverkehrsordnung[1]. Ergänzend gelten die Bestimmungen des gewöhnlichen Landfrachtrechts[2] (§§ 425 ff HGB), soweit sich aus den Sonderregelungen für die Eisenbahn nichts anderes ergibt.

Die EVO enthält keine abweichend normierende oder verbietende Bestimmung über den Ladeschein, so daß die §§ 444 - 450 HGB nicht schon durch die Regelungssystematik ausgeschlossen sind. Rein theoretisch ist es daher möglich[3], im Eisenbahnfrachtgeschäft Ladescheine auszustellen; im Gegensatz übrigens zum internationalen Eisenbahnverkehr, da gemäß Art. 6 § 8 Abs. 2 CIM[4] andere als "in diesem Abkommen vorgesehenen Beförderungsdokument" nicht verwendet werden dürfen.

Wenn Ladescheine praktisch gleichwohl nie gebräuchlich waren, dann deswegen, weil nach § 444 HGB die Ausstellung eines Ladescheins nur fakultativ ist und die Eisenbahnen sich seit jeher weigern, solche Papiere zu zeichnen.

An Bemühungen und Initiativen zur Schaltung eines Traditionspapiers im Eisenbahnfrachtrecht hat es in der Ver-

---

1) Vom 8. 9. 1938

2) Baumbach-Duden § 453 Anm. 2 D; Finger, EVO § 1 Anm. 1e, BGHZ 55, 217 (221)

3) Düringer-Hachenburg § 444 Anm. 6; Eger, Frachtrecht Bd. 3 S. 17 f

4) Vom 7. 2. 1970

gangenheit nicht gefehlt[1]. Alle Vorschläge scheiterten letztlich an dem unüberwindbaren Widerstand der Eisenbahnverwaltungen. Angesichts der kurzen Beförderungsdauer im innerdeutschen Verkehr erschien diesen ein begebbares Dokument überflüssig. Ferner fürchteten sie einen gesteigerten Verwaltungsaufwand wegen erhöhter Haftpflicht sowie erhebliche Kosten für den Bau von Lagerhäusern, die für nicht abgeholte Sendungen unbekannter Empfänger hätten errichtet werden müssen[2]. Diese Unkosten würden sich letztlich in unvermeidlichen Tariferhöhungen der Frachtgebühren niedergeschlagen haben.

2. Der Frachtbrief

a) Die Urkunden des Eisenbahnfrachtrechts sind der Frachtbrief und das Frachtbriefdoppel.

Der Frachtbrief (§§ 55 ff EVO) besteht aus vier Teilen[3]. Die erste Ausfertigung, der eigentliche Frachtbrief, begleitet die Güter auf dem Transport, die zweite ist das Frachtbriefdoppel und als solche rechtlich verselbständigt, die dritte und vierte sind Durchschriften für die Versand- und Empfangsabfertigung und dienen ausschließlich dem betriebsinternen Gebrauch.

Frachtbriefe besonderer Art für spezielle Versandformen sind die Expreßgutkarte[4], der Eilfrachtbrief[5], der Tierfrachtbrief[6] und der Übergabeschein, der im Con-

---

1) Hierüber berichtet Knipper a.a.O. S. 38; Herwig a.a.O. S. 13 f; Ermann a.a.O. S. 2 f; vgl. auch Jacoby ZHR 80 S. 321

2) Knipper S. 39 ff; Ermann S. 11

3) Finger EVO § 55 Anm. 3a; ein Muster ist als Anlage BGBl II 1967 S. 2542 beigegeben.

4) § 37 EVO; vgl. hierzu Finger § 37 Anm. 3 und 4; Goltermann § 37 Anm. 3

5) § 55 Abs. 1 EVO

6) § 48 Abs. 1 EVO

tainerverkehr vorkommt[1)2)]. Die Unterschiede zum Regelfrachtbrief ergeben sich aus den andersartigen Bedingungen dieser Beförderungsformen und liegen im wesentlichen in der unterschiedlichen betrieblichen Abwicklung dieser Transporte. Ihrer Rechtsnatur nach gleichen sie dem Frachtbrief vollkommen.

b) Der Frachtbrief ist Vertragsurkunde i.S. von § 126 BGB[3)] und erbringt gemäß § 61 Abs. 2 EVO Beweis für den Abschluß des Beförderungsvertrags und die Übernahme der Güter durch die Bahn[4)], ferner dafür, daß der Absender der Bahn gegenüber die im Frachtbrief enthaltenen Angaben gemacht hat.[5)]

Der Frachtbrief ist kein Warenpapier im hier verstandenen Sinne. Das ist er schon deswegen nicht, weil er die Güter auf der Reise begleitet, sie also nicht während des Transportes als Handelsobjekt vertreten kann.
Die Frage, ob der Frachtbrief ein Warenpapier ist, kann folglich sinnvoll erst dann gestellt werden, wenn das Gut am Bestimmungsbahnhof eingetroffen ist, der Frachtbrief dem Empfänger zur Aushändigung des Gutes übersandt[6)] und damit von der Ware getrennt wird.
Hellwig[7)] folgerte aus dem typisierten Parteiwillen, daß die Übergabe des Frachtbriefes durch die Eisenbahnverwaltung an den Empfänger dessen Eigentumserwerb an dem Frachtgut zur Folge habe. Dem Frachtbrief komme insofern

---

1) Goltermann vor § 53 Anm. 14; § 55 Anm. 4 und 10

2) Möglich sind nach § 55 Abs. 5 EVO auch noch Sonderformen des Frachtbriefs; üblich ist der Versandschein beim Milchtransport, vgl. Finger § 55 Anm. 4; Goltermann § 55 Anm. 9

3) Finger § 55 Anm. 2a; Goltermann § 55 Anm. 2

4) Finger a.a.O., Goltermann a.a.O. m.w.N.

5) RGSt 52, 195 (196)

6) Vgl. § 75 Abs. 4 S. 1 EVO

7) a.a.O. S. 489 ff (491)

beschränkte Traditionswirkung zu. Dem steht aber entgegen, daß die Bahn mit der Aushändigung des Frachtbriefes nur ihrer gesetzlichen Pflicht nach § 75 Abs. 3 S. 1 EVO genügt. Die Bahn überbringt nicht als Bote eine Offerte des Absenders, gerichtet auf Abtretung des Herausgabeanspruchs gemäß § 931 BGB. Der Anspruch des Empfängers auf Auslieferung der Güter ist ein selbständiger, der auf positiver gesetzlicher Regelung (§ 75 Abs. 3 S. 1 EVO), nicht auf Zession beruht. Für eine rechtsgeschäftliche Ausdeutung dieses Vorgangs ist kein Platz. Die Übergabe des Frachtbriefes ist in sachenrechtlicher Beziehung ohne Bedeutung[1]. Die Meinung Hellwigs ist vereinzelt geblieben[2] und insbesondere auch in der Rechtsprechung[3] auf Ablehnung gestoßen.

Die Bahn liefert das Gut nur gegen Vorlage des Frachtbriefes (§ 75 Abs. 4 S. 1) und nur an den Empfänger, d.h. den im Frachtbrief als solchen Bezeichneten[4] oder aber an denjenigen aus, den dieser durch Empfängeranweisung gemäß § 72 Abs. 1 EVO als Auslieferungsberechtigten benannt hat[5]. Eine bestimmte Form ist speziell für die Empfängeranweisung nicht vorgeschrieben. § 72 Abs. 3 S. 1 EVO in Verbindung mit AB I, die unmittelbar nur für Absenderverfügungen gelten, sind aber entsprechend heranzuziehen, so

---

1) Düringer-Hachenburg-Ring § 433 Anm. 16

2) Lehmann-Ring § 433 Nr. 13 f; Düringer-Hachenburg a.a.O.; Ratz in Großkomm. HGB § 433 Anm. 6; Wolff in Ehrenbergs Hdb. Bd. IV, 1 S. 12; Werneburg a.a.O., S. 298; abweichend Cosack S. 438, der mit Empfang des Frachtbriefes den Empfänger vom mittelbaren Mitzum Alleinbesitzer werden läßt

3) RGZ 27, 84 (86) schon im Jahre 1891; ferner OLG Hamburg Hans GZ 1920 A S. 96 (Nr. 47) und OLG Hamburg Recht 1929 Nr. 1853

4) Gemäß § 56 Abs. 1c S. 2 kann als Empfänger nur eine bestimmte juristische oder natürliche Person angeführt werden, nicht etwa der "Inhaber des Frachtbriefdoppels" oder eine andere im Augenblick der Absendung noch nicht genau bestimmte Person.

5) Vgl. Ausführungsbestimmungen V Nr. 1 zu § 75 EVO, abgedruckt bei Goltermann und Finger

daß auch der Empfänger bei Erteilung nachträglicher Weisungen das dort vorgeschriebene Formular zu benutzen hat. Unzulässig wäre es daher, wenn ein Empfänger, der den Frachtbrief, nicht aber das Gut erhalten hat, eine Empfängeranweisung in blanco auf den Frachtbrief setzt, die Waren unter Hingabe dieser Urkunde verkauft und diese wie einen Lagerschein zirkulieren läßt, bis der letzte Käufer sich als Begünstigten der Empfängeranweisung einträgt und das Gut bei der Bahn abnimmt[1].

3. Weitere Eisenbahnpapiere

Nach § 64 EVO können - allerdings nur bei vorübergehenden Betriebsstörungen und damit ausnahmsweise - Empfangsbescheinigungen ausgestellt werden, wenn der Absender trotz des Beförderungshindernisses die Sachen im Gewahrsam der Bahn belassen will. Empfangsbescheinigungen sind Lagerpapiere[2] in Gestalt von Quittungen. Als Warenpapiere eignen sich solche Urkunden schon deswegen nicht, weil die Verwahrung nur bis zur Weiterbeförderung erfolgt, nicht aber mit dem Ziel der Herausgabe und damit nicht zum Zwecke des Güterumsatzes.

Nicht zu verwechseln hiermit ist die Empfangsbescheinigung gemäß § 75 Abs. 1 EVO, die vom Empfänger des Frachtgutes ausgestellt wird und eine Quittung über die ordnungsmäßige Auslieferung darstellt[3].

Nicht in diesen Zusammenhang gehören auch die Papiere, die zur Beförderung von Reisegepäck ausgestellt werden. Denn einmal handelt es sich bei der Gepäckbeförderung um einen Annex der Personenbeförderung, also nicht um ein Frachtgeschäft im

---

1) Die Vorweisung des Frachtbriefs geschieht im Interesse der Bahn, es soll damit die Zahlung der Fracht nachgewiesen werden. Der Frachtbrief ist kein Legitimationspapier, vgl. Finger § 55 Anm. 2c und § 75 Anm. 3e. Der Empfänger muß sich durch Vorlage eines Ausweises identifizieren (Goltermann § 55 Anm.2)

2) Goltermann § 64 Anm. 3: kein Lagerschein

3) Goltermann § 75 Anm. 6

eigentlichen Sinne, zum anderen lauten diese Scheine nicht auf Waren[1], also Gegenstände des Handelsverkehrs[2][3].

4. Das Frachtbriefdoppel der EVO

a) Entwicklungsgeschichte

Das Frachtbriefdoppel hat sich aus einer fakultativen Empfangsbescheinigung[4] unter internationalem Einfluß zu seiner heutigen Form entwickelt[5].

Seine jetzige Gestalt wurde im wesentlichen auf der 2. Berner Konferenz[6] zur Regelung des internationalen Eisenbahnfrachtverkehrs im Jahre 1881 festgelegt.

---

1) Zum Begriff der Ware vgl. Wolff in Ehrenbergs Hdb. Bd. IV, S. 7; Düringer-Hachenburg-Geiler § 1 Rdn. 19 ff; Baumbach-Duden § 1 Anm. 8A; Schlegelberger-Hildebrandt § 1 Rdn. 31; RGZ 130; 85 (88): etwas enger Brüggemann in Großkomm. § 1 Anm. 29

2) Daß aber bisweilen auch Gepäckscheine anstelle der Ware übergeben werden, ist der Entscheidung RG Recht 1921 Nr. 1329 zu entnehmen

3) a) Goltermann (vor § 53 Anm. 14) erwähnt noch den Bahnhofsschein, der für Bahnhofssendungen innerhalb eines Tarifbahnhofs ausgestellt wurde, seit dem 1. 1. 1968 aber gestrichen ist und durch den vierteiligen Frachtbrief ersetzt wurde

b) Bis zur Änderung der EVO im Jahre 1928 war in § 61 Abs. 7 der Aufnahmeschein geregelt, der bei Gütern, die nicht in ganzen Wagenladungen aufgegeben wurden unter Umständen das Duplikat vertreten konnte und dieselbe rechtliche Bedeutung wie dieses hatte. Vgl. Müller-Erzbach S. 625; Blum-Weirauch 3. Aufl. 1926 § 61 Anm. 11

4) Zur Geschichte des Frachtbriefdoppels vgl. Funck S. 10 ff

5) Das Frachtbriefdoppel oder -duplikat darf nicht verwechselt werden mit dem gleichnamigen Institut des Preußischen Entwurfs (oben S. 36), das als vollkommenes Traditionspapier des Landfrachtgeschäfts vorgesehen war

6) Ein ausführlicher Bericht darüber findet sich bei v. d. Leyen ZHR 39 S. 1 ff, insbes. S. 42 f; vgl. auch Rundnagel in Ehrenbergs Hdb. Bd. 5,2 S. 325; Ermann S. 2; Funck S. 12

Das Doppel stellt einen Kompromiß dar zwischen der damals vertretenen deutschen Auffassung, wonach nur dem Absender das Recht zuzuerkennen sei, über das rollende Gut zu verfügen, und der Meinung, wonach im Interesse des Handels ein negoziables Dispositionspapier wünschenswert sei.[1)]
Das Frachtbriefdoppel sollte dazu dienen

> "den Empfänger, dem es zugestellt ist, vor dem Nachteil zu bewahren, den ihm der Absender durch eine nachträgliche Abänderung verursachen könnte. Es sollte damit indes lediglich eine Einschränkung des Verfügungsrechts des Absenders ausgesprochen werden, ohne dem Inhaber des Duplikats[2)] irgendwelche Verfügungsrechte zuzusprechen."[3)]

Ausdrücklich klargestellt wurde, daß dem Frachtbriefdoppel nicht die Bedeutung eines Ladescheins zukäme.[4)]

Für das nationale Recht wurde in der erstmals reichseinheitlichen[5)] "Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands"[6)];

---

1) Rundnagel a.a.O.

2) Die Begriffe Frachtbriefdoppel und Frachtbriefduplikat sind sachlich gleich. Frachtbriefduplikat ist die ältere Bezeichnung, die bis zum Erlaß der EVO vom 16. 5. 1928 in den Vorgängerinnen verwendet wurde. Auch die französische Bezeichnung in der CIM Duplicata de la lettre de voiture wird in der amtlichen deutschen Übersetzung mit "Frachtbriefdoppel" verdeutscht (BGBl II 1974 S. 381 ff)

3) Protokoll zum Berner Übereinkommen II, 98, zitiert nach Rundnagel a.a.O.

4) v. d. Leyen a.a.O., Funck S. 12; Rundnagel S. 326

5) Bis dahin galten partikulare Betriebsreglements, vor allem das Betriebsreglement für die Eisenbahnen des Norddeutschen Bundes; vgl. Rundnagel a.a.O. S. 280 und S. 274, Goltermann, Einleitung B Ia

6) Vom 15. 11. 1892, vgl. Rundnagel S. 280

eine Vorläuferin der späteren EVO[1], eine entsprechende Regelung getroffen.

Allerdings unterschied sich diese von der internationalen darin, daß ein Frachtbriefdoppel nicht obligatorisch, sondern nur auf ausdrückliches Verlangen des Absender auszustellen war. "Angesichts der praktischen Bedeutung der Einrichtung und des großen Wertes, der in den Kreisen des Handelsstandes auf dieselbe gelegt wird"[2], wurde die Bestimmung über das Frachtbriefdoppel in das HGB (§ 455) aufgenommen, 1938 allerdings wieder gestrichen[3]. Obligatorisch ist die Ausstellung eines Doppels erst seit 1957[4].

b) Das Frachtbriefdoppel im Verhältnis zu anderen Frachtpapieren

Die EVO definiert in § 61 Abs. 5 das Frachtbriefdoppel nur negativ, es habe nicht die Bedeutung eines Ladescheins, ist also kein Traditionspapier, und nicht die eines Frachtbriefes[5], mit Übergabe des Doppels an den Empfänger tritt dieser, anders als wenn er den Frachtbrief erhält, nicht in den Frachtvertrag ein.

Frachtbrief und Frachtbriefdoppel werden im Durchschreibeverfahren[6] hergestellt, enthalten somit dieselben Eintragungen. Das Frachtbriefdoppel ist gleichwohl keine bloße Frachtbriefabschrift, sondern eine zweite Ausfertigung, die

---

1) Eisenbahnverkehrsordnung hieß erstmals die vom 26. 10. 1899, weitere wurden erlassen am 23. 12. 1908, 16. 5. 1928, die jetzige stammt aus dem Jahre 1938, inzwischen 86 mal geändert

2) Denkschrift zum HGB S. 290

3) Gesetz vom 4. 9. 1938 (RGBl I 1149, berichtigt S . 1188)

4) 68. VO zur EVO vom 22. 12. 1957 (BGBl II 2313)

5) Die Wirkungen der Frachtbriefübergabe ergeben sich aus §§ 72 Abs. 11, 75 Abs. 2 und Abs. 3 S. 1, 80 Abs. 13, vgl. auch 96 Abs. 2 EVO

6) AB II zu § 55 EVO

besondere selbständige Zwecke im Rechtsverkehr erfüllt[1]. Da es nach Abstempelung an den Absender zurückgegeben wird, kann es als Warenpapier verwendet werden.

c) Die Warenpapiereigenschaften des Frachtbriefdoppels

aa) Die Empfangsbestätigung

Ein Käufer, der nicht erst gegen Übergabe der Kaufsache, sondern schon gegen eine Aushändigung eines Transportdokuments den Kaufpreis entrichtet, wird das vernünftigerweise nur dann tun, wenn aus dem Papier sich mit hinreichender Sicherheit ergibt, daß die Güter sich auf dem Transport befinden und daß es sich bei ihnen um solche handelt, die mit den von ihm bestellten identisch sind. Der Handelsverkehr sieht nur dann eine Urkunde als brauchbares Warenpapier an, wenn sie ausreichende und verbindliche Angaben über Art, Menge und Beschaffenheit des Frachtgutes enthält. Vertrauen in ihre Richtigkeit besteht dann, wenn sie nicht vom Verkäufer, sondern vom Frachtführer stammt, der den Parteien des Kaufvertrages gegenüber neutraler und damit zuverlässiger Dritter ist.

Verbindlich sind die Angaben des Frachtführers für den Empfänger, weil Beweis für die Beschaffenheit des Frachtgutes bei Beginn des Transportes erbracht wird und der Adressat gemäß dieser Beschreibung Auslieferung oder notfalls Schadensersatz vom Frachtführer verlangen kann. Helm sieht demzufolge in der "Empfangsbestätigung einer definierten Ware," die erste wünschenswerte Eigenschaft, die ein Dokument haben sollte.[2]

"Die Eisenbahn bescheinigt die Annahme des Gutes auf dem Frachtbriefdoppel" (§ 61 Abs. 4 S. 1 EVO). Die Eisenbahnbediensteten haben das Doppel sorgfältig auf seine Übereinstimmung mit dem Frachtbrief zu prüfen.[3] Das

1) RG JW 1926 S. 2186 m. Anm. v. d. Leyen

2) Helm, Festschrift S. 64

3) Finger, EVO § 61 Anm. 3k

Doppel erbringt damit einem späteren Erwerber gegenüber Beweis dafür, daß ein Frachtgut für den Adressaten unterwegs ist. Das Doppel ist Beweispapier für die Aufgabe des Gutes und wegen der Überprüfungspflicht der Bahn entsprechend § 61 Abs. 2 EVO auch für den Abschluß des Frachtvertrages und für dessen Inhalt.[1)]

Damit steht aber noch nicht fest, daß die Angaben des Absenders zur Warenbeschreibung zutreffend, daß vertraglich geschuldete und tatsächlich versandte Sachen identisch sind.

Die Bezeichnung der Sendung nach Inhalt, Zahl und Gewicht (§ 55 Abs. 1d EVO) stammt vom Absender als dem Aussteller des Frachtbriefes. Die Bahn ist gemäß § 58 Abs. 1 S. 1 EVO berechtigt, aber nicht verpflichtet, die Eintragungen auf ihre Richtigkeit hin zu überprüfen, nur auf die Feststellung von Gewicht und Stückzahl hat der Absender auf besonderen Antrag einen Anspruch (§ 58 Abs. 4, S. 1 EVO). Die Nachprüfung des Inhalts steht im Ermessen der Eisenbahnverwaltung[2)]. Eine Pflicht zur Überprüfung entsteht, wenn der tatsächliche Inhalt von dem angegebenen offensichtlich abweicht. Der Erwerber eines Frachtbriefdoppels ist demnach nur davor gesichert, daß ihm eine evident anders als die im Frachtbrief angezeigte Sendung ausgehändigt werden wird[3)].

Zuverlässige Auskunft über den Inhalt der Sendung vermittelt ihm das Frachtbriefdoppel nicht. Die Empfangsbestätigung, die ein Frachtbriefdoppel enthält, ist demnach keine wirklich sichere.

---

1) Finger § 61 Anm. 3b

2) Goltermann § 58 Anm. 2

3) Für den Fall der Beschädigung vgl. § 62 Abs. 4 EVO

Ihr Wert läßt sich am besten im Vergleich zum Konnossement, als dem klassischen Dokument ermitteln. Gemäß § 656 Abs. 2 HGB begründet das Konnossement die Vermutung, daß der Verfrachter die Güter so übernommen hat, wie sie gemäß § 643 Nr. 8 HGB im Konnossement angegeben sind. Da der Verfrachter mit dem Beweis- und Schadensersatzrisiko belastet ist, wird er im eigenen Interesse eine Überprüfung der Ladung vornehmen, was der Zuverlässigkeit der Konnossementangaben zugute kommt.

Die Verbindlichkeit der Warenbeschreibung wird aber eingeschränkt, wenn vermerkt wird, daß die Angaben ungenau oder nicht nachprüfbar waren (§ 646,656 Abs. 2, Nr. 1 HGB) oder wenn die Unbekanntklausel hinzugefügt wird (§ 656 Abs. 2 Nr. 2 HGB). Diese Klausel ist allgemein bei verpackten Gütern üblich[1]. Auch der Käufer, der gegen ein Konnossement zahlt, ist demnach in der Rechtswirklichkeit nicht davor geschützt, daß ihm andere als die geschuldeten und im Konnossement beschriebenen Sachen ausgeliefert werden. Die Unsicherheit bezüglich des Inhalts ist beim Frachtbriefdoppel theoretisch größer als beim Konnossement, tatsächlich eine Gefahr, die jedem Dokumentengeschäft innewohnt.

bb) Das Frachtbriefdoppel als Sperrpapier

In besonderer Ausgestaltung des Kündigungsrechts des Werkbestellers[2] kann der Absender die Eisenbahn u.a. anweisen, das Gut zurückzugeben[3], anzuhalten[4] oder an einen anderen auszuliefern[5]. Eine solche Verfügung zerstört die "Anwartschaft"[6], besser wohl tatsächliche Aus-

---

1) Schlegelberger-Liesecke § 656 Rdn. 13

2) Baumbach-Duden § 433/434 Anm. 1A; Ratz in Großkomm. HGB § 433 Anm. 1; Schlegelberger-Geßler § 433 Rdn. 1; Düringer-Hachenburg-Bing § 433 Anm. 4; Goltermann § 72 Anm. 1a

3) § 72 Abs. 1a EVO entspricht § 433 Abs. 1 S. 1 HGB

4) § 72 Abs. 1b EVO entspricht § 433 Abs. 1 S. 1 HGB

5) § 72 Abs. 1d EVO entspricht § 433 Abs. 1 S. 1 HGB

6) Finger Vorb. § 53 Anm. 1e

sicht auf den Erhalt der Güter, die sich für den Empfänger aus dem Frachtvertrag als einen gem. § 75 Abs. 3 EVO durch die Ankunft bedingten[1] Vertrages zugunsten Dritter[2] ergibt.

Gemäß § 72 Abs. 1 S. 1 EVO[3] bedarf eine nachträgliche Weisung, um beachtlich zu sein, der Vorlage des Frachtbriefdoppels. Allgemein ausgedrückt, jede Verfügung, die die Rechtsstellung des Empfängers irgendwie beeinträchtigt, ist ohne Vorlage des Frachtbriefdoppels unstatthaft[4]. Hat sich also der Absender des Frachtbriefdoppels begeben, kann er die Auslieferung der Güter an den im Frachtbrief bezeichneten Empfänger nicht mehr verhindern. Anderseits hat der Empfänger, der sich im Besitz eines solchen Doppels befindet, die Gewißheit, daß die Durchführung des Transportes jetzt nicht mehr aufgehalten oder abgeändert werden kann.

Weil das frachtrechtliche Weisungsrecht blockiert ist, wenn der Absender das Doppel nicht vorlegen kann, wird das Frachtbriefdoppel Sperrpapier genannt.

Die Übergabe des Doppels an den Empfänger nimmt lediglich dem Absender das Weisungsrecht, überträgt dieses aber nicht auf den Empfänger. Dieser gewinnt nichts. Bis zur Ankunft der Güter am Bestimmungsbahnhof ist das Gut vielmehr "neutralisiert"[5].

---

1) Finger Vorb. § 53 Anm. 1e und § 75 Anm. 4a

2) Ratz in Großkomm. § 425 Anm. 15; Düringer-Hachenburg-Bing § 433 Anm. 8 m.w.N.; Finger v. § 53 Anm. 1e und § 75 Anm. 4a; RGZ 91, 60 (65) und 99, 245 (247); abweichend Müller-Erzbach S. 608

3) Ebenso §§ 73 Abs. 2; 80 Abs. 6, 95 Abs. 2

4) Finger § 61 Anm. 1c

5) Cosack 11. Aufl. § 146 II 1 (S. 327)

Praktisch wirksam ist die Sperrfunktion eines jeden Warenpapiers nur dann, wenn die Vorlagepflicht nicht nur gesetzlich angeordnet, sondern Verstöße auch Sanktionen zugunsten des geschädigten Empfängers nach sich ziehen. Gemäß § 72 Abs. 7 S. 3 EVO ist die Bahn dem Empfänger, dem das Doppel übergeben wurde, schadensersatzpflichtig, wenn sie eine Weisung des Absenders befolgt, ohne daß sie sich das Doppel hat vorlegen lassen.

Interessant ist diese Vorschrift deshalb, weil hier Rechtswirkungen nicht wie sonst beim Frachtbriefdoppel aus dessen Fehlen , sondern aus der Übergabe des Papiers an den Empfänger hergeleitet werden, somit vom Gesetz das Doppel nicht lediglich als Ausweispapier im Verhältnis der Vertragspartner, sondern als ein an den Empfänger begebbares Dokument angesehen wird.

Der Käufer, der gegen ein Frachtbriefdoppel zahlt, kann nach alledem sicher sein, daß die an ihn adressierten Güter ihm auch tatsächlich ausgehändigt werden. Der Besitz des Dokuments schützt somit vor der Auslieferung an Drite oder der Zurücklieferung an den Absender.

cc) Wertpapierrechtliche Eigenschaft des Frachtbriefdoppels

aaa) Wertpapierrechtliche Verbriefung

Nach heute ganz allgemeiner Auffassung[1] sind Wertpapiere Urkunden, die ein Privatrecht dergestalt verbriefen, daß es ohne Vorlage des Papiers nicht geltend gemacht werden kann. Wertpapiere sind also Vorlagepapiere.

Nach dieser Definition ist das Frachtbriefdoppel kein Wertpapier[2], denn es verbrieft nichts. Verbrieft könnte

---

1) Ursprünglich entwickelt von Brunner in Endemann, Hdb. Bd. II § 191 II 2 (S. 147); statt vieler Baumbach-Hefermehl WPR Rdn. 6; Rehfeldt-Zöllner § 3 IV 4b (S. 15)

2) h.M., Goltermann § 61 Anm. 10a; Finger § 61 Anm. 3d; Ermann a.a.O. S. 6; Funck a.a.O. S. 16; Werneburg EE 35 S. 290 (S. 307); Kittel-Friebe-Hay § 61 Anm. 12

in dem Doppel allenfalls das Weisungsrecht des Absenders sein. Daß dies nicht der Fall ist, beweist schon § 72 Abs. 7 EVO, wonach sich die Bahn schadensersatzpflichtig macht, wenn sie eine Weisung schuldhaft[1] ohne Vorlage des Doppels befolgt. Damit wird vorausgesetzt, daß eine nachträgliche Verfügung ohne Vorlage des Papiers rechtlich möglich und wirksam ist[2], so daß das Weisungsrecht nicht untrennbar mit der Urkunde verknüpft sein kann[3].

Daß die Bahn eine Weisung ohne Urkundenvorlage zurückweist[4], folgt aus der von der EVO ihr auferlegten Pflicht, ergibt sich aber nicht aus der Natur des Doppels selbst und ist für dessen rechtliche Qualifikation ohne Belang. Gegen den Wertpapiercharakter spricht auch, daß ein anderer als der Absender ein Verfügungsrecht über das Frachtgut aus dem Doppel nicht herleiten kann.[5]

bbb) Legitimationspapier

Problematischer ist, ob das Frachtbriefdoppel die Eigenschaft eines Legitimationspapiers hat, ob es sich bei ihm also um eine solche Urkunde handelt, bei der der Schuldner nach dem Text oder Sinn der Urkunde auch durch Leistung als den nur förmlich berechtigten Inhaber frei wird[6].

Legitimationspapier wäre das Frachtbriefdoppel dann, wenn die Eisenbahn ohne Überprüfung der Identität des Vorlegers allein auf Präsentation der Urkunde hin die nachträgliche Verfügung mit Wirksamkeit gegenüber dem wahren Berechtig-

---

1) Ritter 2. Aufl. § 455 Anm. 4; Rundnagel in Ehrenbergs Hdb. Bd.IV 1 S. 330

2) Ebenso Werneburg a.a.O. S. 302 m.w.N.; anders aber nicht überzeugend Knipper a.a.O. S. 14 mit ausführlichen Quellenangaben

3) Vgl. hierzu Knipper a.a.O. S. 16f

4) Hierauf weist Ermann S. 6 hin

5) Baumbach-Hefermehl WPR Rdn. 22; Rehfeldt-Zöllner § 3 VII 1; Hueck-Canaris § 1 II 4; Palandt-Thomas vor § 793 Anm. 3

ten, dem Absender, ausführen dürfte und irgendwelchen Schadensersatzansprüchen hieraus nicht ausgesetzt wäre.

Insbesondere in der internationalen Kommentierung der CIM[1], für die EVO vor allem von älteren Autoren[2], wird das Frachtbriefdoppel als Legitimationspapier qualifiziert.[3]

Gegen ein solches Verständnis des Frachtbriefdoppels spricht einmal ein Vergleich mit der Regelung des Gepäckscheins[4] in der EVO, dem Schulbeispiel eines Legitimationspapiers[5], bei dem die Legitimationswirkung aus dem Text der Vorschrift unzweifelhaft entnommen werden kann. Sollte nach dem Willen des Verordnungsgebers das Doppel Legitimationswirkung haben, so wäre dieser Tatbestand in § 72 Abs. 7 EVO sicherlich mit denselben Worten umschrieben worden wie in § 29 Abs. 1 S. 2 EVO.

Der Wortlaut des § 72 Abs. 7 EVO weist vielmehr in die entgegengesetzte Richtung. Das Verfügungsrecht wird ausschließlich dem Absender zugestanden, der nach der Neufassung vom 25. 5. 1973[6] die Verfügung zu unterschreiben hat und damit sinnvollerweise auch sich einer Identitätsüberprüfung zu unterziehen hat.[7]

---

1) Von Nánássy S. 123; Wick Art. 8 Anm. 21; Blume Art. 8 Anm. IV; Goltermann CIM Art. 21 Anm. 7 spricht vorsichtig von "Legitimationsunterlage"; Finger CIM Art. 8 Anm. 4b nennt es "Legitimationspapier für den Absender", also wohl im untechnischen Sinn
2) Werneburg EE 35 S. 308; Ermann S. 6; Funck S 17
3) Die Frachtbriefdoppel nach CIM und EVO unterscheiden sich in ihrer "Legitimationswirkung" nicht, vgl. Art. 21 § 2 Abs. 2 CIM und § 72 Abs. 7 EVO
4) § 29 Abs. 1 S. 2 EVO; Art. 21 § 1 CIV
5) Vgl. nur Rehfeldt-Zöllner § 3 VII 1
6) 80. VO zur EVO (RGBl I S. 533)
7) Wenn in § 72 Abs. 7 S. 3 gesagt wird, daß die Bahn verlangen könne, daß sich der Absender ausweise, so ist damit lediglich gesagt, daß sie auf diese aber auch auf andere Weise seine Berechtigung nachprüfen kann. Demgegenüber kann nach § 29 Abs. 1 S. 2 EVO von der Überprüfung der Berechtigung abgesehen werden.

Von der Gegenmeinung[1] wird, wenn überhaupt Argumente vorgebracht werden, betont, daß das Verfügungsrecht auch nach Übergabe des Doppels an die Person des Absenders gebunden bleibe und das Duplikat folglich nicht als Ausweis über das Recht angesehen werden könne[2].

Nánássy[3], der als einziger seine Meinung eingehender begründet, hat hervorgehoben, daß das Frachtbriefdoppel kein objektives Legitimationspapier in dem Sinne sei, daß es jedermann als Berechtigten auszuweisen imstande sei: Legitimationspapier sei das Doppel vielmehr nur in der Hand des Absenders, dem es allein als Legitimationsmittel diene.

So verstanden sind die divergierenden Meinungen nicht so weit auseinander, wie es zunächst den Anschein hat. Es bleibt im wesentlichen eine terminologische Frage, ob man mit Nánássy bereit ist, eine Urkunde als Legitimationspapier zu bezeichnen, deren Liberationswirkung sich auf einen einzigen möglichen Inhaber beschränkt. Praktische Notwendigkeiten gebieten eine solche Auflösung des Begriffs des Legitimationspapiers nicht.

Das Frachtbriefdoppel ist lediglich ein negatives Ausweispapier[4]; mit seiner Vorlage dokumentiert der Inhaber lediglich, daß er, wenn er Absender sein sollte, sich seines Weisungsrechts noch nicht begeben hat, nicht aber, daß er auch tatsächlich Absender ist. Die Innehabung des Papiers reicht nicht zum Nachweis der materiellen Berechtigung aus.

---

1) Weirauch-Heintze § 72 Anm. 24; Goltermann EE 39 S. 156 (163); Knipper a.a.O. m.w.N.

2) Knipper a.a.O.

3) a.a.O.

4) Rehfeldt-Zöllner § 25 IV 5

dd) Traditionswirkung

Eine echte Traditonswirkung i.S. von §§ 650, 440, 424 HGB kann das Frachtbriefdoppel nicht haben, da diese Form der Übereignung auf die handelsrechtlichen Dispositionspapiere beschränkt ist und nicht im Wege privatautonomer Gestaltung über diesen eng gezogenen Kreis hinaus für anwendbar erklärt werden kann.

Das Eigentum an den rollenden Gütern wird nach den allgemeinen sachenrechtlichen Grundsätzen übertragen, nach § 931 BGB durch Einigung und Abtretung des Herausgabeanspruchs gegen die Bahn. Diese Übereignung ist an eine bestimmte Form nicht gebunden, kann stillschweigend oder durch schlüssige Handlung erfolgen. Die Übergabe des Frachtbriefdoppels ist hierfür nicht erforderlich. Das Frachtbriefdoppel als Ausweispapier des Frachtvertrages ist für die sachenrechtliche Zuordnung der Güter ohne Belang. Der Wechsel in der Rechtszuständigkeit vollzieht sich dem Grundsatz nach an dem Doppel vorbei.

Sachenrechtliche Relevanz hat nicht die Übergabe des Frachtbriefdoppels für sich genommen, sondern die vom Handelsverkehr gewollten Rechtsfolgen, die daran geknüpft werden.

Bis zum Beweis des Gegenteils steht nach heute einhelliger Auffassung in Rechtsprechung[1] und

1) RG EE 25 S. 164 = LZ 1908, 600 und 937 = Warn Rspr. 1908 Nr. 584; RG JW 1919 S. 182 = LZ 1918, 344 = EE 37 S. 65; RG LZ 1921, 568; RG JW 1921 S. 837 m. Anm. Leo = RGZ 102, 96; RG Warn Rspr. 1922 Nr. 53 und 77 = Recht 1922 Nr. 453 = EE 39 S. 194 = Gruchot 66 S. 227; RG JW 1926 S. 2922 = Recht 1925 Nr. 1944, RG HRR 1926 S. 892; OLG München OLGZ 39, 142; OLG Rostock Meckl Z 36, 5; OLG Hamburg Hans GZ 1923 A S. 150 (Nr. 85); OLG München NJW 1958 S. 424

Literatur[1] fest, daß bei Verwendung der Klausel "Kasse gegen Frachtbriefdoppel[2] mit der Aushändigung des Papiers an den Käufer und Empfänger, das Eigentum an den rollenden Waren auf diesen übergeht. Denn es besteht kraft Handelsbrauch die Vermutung, daß die Parteien eines Kaufvertrages, die auf der Grundlage der genannten Klausel kontrahiert haben, mit der Aushändigung des Frachtbriefdoppels an den Käufer an diesen zugleich das Eigentum an den Waren übergeben lassen wollen. Juristisch konstruktiv wird dieser Wille dahingehend ausgedeutet[3], daß die nach § 931 BGB notwendige Abtretung des Herausgabeanspruchs schlüssig erfolgt und ihren wahrnehmbaren Ausdruck in dem Übergang des Frachtbriefduplikats findet.

Der Handelsbrauch knüpft an eine Erfahrungstatsache an, wonach typischerweise nach dem Willen der Parteien, der in concreto oft verschwommen oder bezüglich der Rechtswirkungen laienhaft sein wird, mit bestimmten Handlungen bestimmte Rechtsfolgen bezweckt werden. Aus einem bestimmten Verhaltensmuster wird auf einen typischen Geschäftswillen geschlossen.

Hat sich eine bestimmte Übung im Verkehr erst einmal durchgesetzt und wird ihr eine allgemeine anerkannte Bedeutung beigelegt, so wird in den meisten Fällen eine be-

---

1) Goltermann § 61 Anm. 10; Finger § 61 Anm. 3e; Ratz in Großkomm. HGB § 453 Anm. 4 ff; Schlegelberger-Hefermehl § 363 Anm. 3 und 21; Schlegelberger-Geßler § 453 Anm. 54 f; Baumbach-Duden Anh. § 460 (§61 EVO Anm. 3B); Düringer-Hachenburg-Bing § 455 Anm. 4; Mosse-Heymann § 455 Anm. 2, Ritter § 455 Anm. 2c und § 363 Anm. 10; Staudinger-Berg § 931 Rdn. 5; RGRK (Pikart) §931 Anm. 25; Soergel-Mühl § 931 Anm. 8; Ermann-Westermann § 931 Rdn. 9; Palandt-Bassenge § 931 Anm. 3c; DVZ vom 21.8.1971 Nr. 100 S. 4; Serick Bd. II § 22 II 2 (S. 213)

2) Zur Entwicklung dieser Klausel aus ursprünglich einer Spesenklausel vgl. RG JW 1918 S. 364, Knipper a.a.O. S. 27

3) § 931 wird als rechtstheoretischer Weg vielfach dem laienhaften Willen der Parteien untergeschoben, um einen bestimmten Erfolg zu erreichen, der ihnen vorgeschwebt hat. Darauf weist besonders OLG Hamburg Hans GZ 1923 S. 152 hin

stimmte Form gerade in Kenntnis des Handelsbrauchs gewählt werden, damit dessen Rechtswirkungen eintreten, weil sie gewollt sind. Möglich ist natürlich auch, daß sich aus den Umständen des Einzelfalles ergibt, daß die Parteien trotz Verwendung der Klausel "Kasse gegen Frachtbriefdoppel" übereinstimmend den Eintritt anderer als der typischen Rechtsfolgen vereinbart haben. Der Handelsbrauch schafft hier eine Vermutung für die Fälle, in denen die Frage des Eigentumsübergangs ungeregelt geblieben ist.

Fraglich ist, worauf diese Vermutung aufbaut, welche Umstände es sind, die nach der Auffassung des Handeslverkehrs das Eigentum an der Ware mit Aushändigung des Doppels auf den Käufer übergehen lassen.
Die Frage ist über den Anwendungsbereich des Frachtbriefdoppels hinaus von Bedeutung, weil aus der Analyse des Handelsbrauchs sich allgemein die Voraussetzungen ergeben können, unter denen mit der Begebung eines Lager- oder Frachtpapiers zugleich das Eigentum an den Gütern wechselt. Unter anderem könnte dann geklärt werden, ob es willkürlich[1] ist, daß bei Verwendung der an sich ganz gleich strukturierten Klausel "Kasse gegen Lieferschein" nach ganz allgemeiner Auffassung[2] im Handel mit Papierübergabe das Eigentum nicht übergeht.

aaa) Das Frachtbriefdoppel ist nach historischer Entwicklung und praktischer Verwendung Ersatz für ein dem Eisenbahnfrachtverkehr unbekanntes Traditionspapier, das von den interessierten Handelsweisen in der Vergangenheit vielfach gefordert wurde, aber gegen den Widerstand der Bahnverwaltung nicht durchgesetzt werden konnte. Es liegt deswegen nahe, daß der Verkehr sich selbst mit einer festgelegten Verwendungsweise

---

1) Düringer-Hachenburg-Breit § 363 Anm. 29

2) Vgl. in einzelnen unten S. 258

des Doppels das schuf, was ihm gesetzlich versagt blieb.

bbb) Der Nachahmungseffekt allein vermag aber den Handelsbrauch nicht zu erklären. Denn das Wirtschaftsleben "bezweckt mit seinen Handlungen nicht rechtliche Wirkungen, sondern wirtschaftliche Erfolge"[1], die dann als juristischer Tatbestand zu qualifizieren sind. Nach dem vorjuristischen Verständnis besteht das Wesen des Eigentums darin, auf eine Sache uneingeschränkt einwirken und über sie verfügen zu können. Wem diese Stellung eingeräumt ist, den ist der Handelsverkehr auch bereit, als Eigentümer anzuerkennen.

Mit dem Frachtbriefdoppel erwirbt der Käufer, der zugleich als Empfänger im Frachtbrief bezeichnet ist, zwar noch nicht das Verfügungsrecht über die Güter. Aber ein anderer hat es auch nicht. Der Absender kann nicht mehr verhindern, daß die Bahn in Ausführung der ihr erteilten Verpflichtung die Ware an den Käufer aushändigen wird. Dieser hat nunmehr einen eigenen unentziehbaren, nur noch durch die Ankunft der Güter - dies ist praktisch eine Frage des Wann, nicht des Ob - bedingten Anspruch auf Auslieferung gegen die Bahn. Er steht damit nicht anders da als der Erwerber eines Konnossements. Nur beruht sein Auslieferungsanspruch nicht auf Zession, sondern auf positiver gesetzlicher Regelung (§ 75 Abs. 3 EVO).

Der Käufer, der das Doppel besitzt, hat damit bezüglich der Güter hier tatsächlich eine Stellung erworben, die ihm weder vom Verkäufer noch von irgendeinem anderen wieder entzogen noch streitig gemacht werden kann. Diese Position rechtfertigt es, die gekauften Güter allein seiner Herrschaftssphäre zuzurechnen.

---

1) Jacoby ZHR 80 S. 363

Wenn gesagt wird, daß bei Vereinbarung der Klausel "Kasse gegen Frachtbriefdoppel" mit Aushändigung des Doppels an den Käufer das Eigentum übergeben, so ist der Handelsbrauch verkürzt wiedergegeben, der in voller Länge vorläufig so lauten müßte: Wenn ein Käufer infolge der Übergabe des Frachtbriefdoppels tatsächlich die Machtbefugnisse hinsichtlich der Ware auf sich vereinigt, die das Wesen des Eigentums ausmachen, so wird vermutet, daß mit dem Papier auch das Eigentum an der Kaufsache übergehen soll. Mit anderen Worten, im Handelsbrauch kommt nichts anderes zum Ausdruck, als die rechtliche Qualifizierung einer faktischen Stellung.

ccc) Anders beurteilt müssen folglich die Fälle, in denen nicht der Käufer, sondern der Verkäufer selbst oder ein Dritter im Frachtbrief als Empfänger bezeichnet sind. Praktisch kommt das dann vor, wenn rollende Ware verkauft wird, der Verkäufer also im Zeitpunkt des Beförderungsbeginns noch keinen Käufer gefunden hatte. Sich selbst oder eine Vertrauensperson als Empfänger wird der Verkäufer auch dann einsetzen, wenn er aus Sicherheitsgründen die Verfügungsbefugnis über die transportierten Waren auch noch nach Ankunft am Bestimmungsbahnhof ausüber will.

In einem solchen Fall hat die Übergabe eines Frachtbriefdoppels den Eigentumsübergang an den Waren regelmäßig nicht zur Folge[1]. Rechtlich möglich wäre eine Übereignung nach § 931 BGB auch hier. Für einen solchen Parteiwillen müßten allerdings entsprechende Anhaltspunkte vorliegen, eine Vermutung besteht für ihn nicht.

Interessant in diesem Zusammenhang ist eine Entscheidung des OLG Hamburgs[2], der folgender vereinfachter

1) OLG Hamburg Hans GZ 1923 S. 150 (151)

2) Hans GZ a.a.O.

Sachverhalt zugrundelag: der Kläger hatte vom Beklagten zwei Waggons Rangoonbohnen gekauft, die dieser von B, der wiederum von A gekauft hatte. Vereinbart war Zahlung netto Kasse gegen Duplikatfrachtbrief; ferner, daß die Ware an einem von der Klägerin benannten Spediteur gesandt werden sollte. Die Bohnen wurden von A an eben diesen Spediteur adressiert und abgesandt, die bahnamtlich abgestempelten Frachtbriefdoppel der Klägerin übergeben.

Das OLG Hamburg verneinte einen Eigentumserwerb, weil nach den tatsächlichen Feststellungen des Landgerichts die Waren von A so an den Spediteur übersandt waren, daß dieser als Adressat den Anweisungen des Absenders, und nicht des Klägers zu folgen verpflichtet war. Kann aber, folgert das OLG, der Absender zwar nicht während des Transportes - er hatte ja das Duplikat nicht mehr in den Händen, - wohl aber nach dessen Beendigung - über das Frachtgut disponieren, dann habe der Käufer mit dem Frachtbriefduplikat eben nicht die "Fülle der ausschließlichen Machtbefugnisse" erhalten, die man als Inbegriff des Eigentums ansehe. Nur wenn der Käufer mit dem Duplikat die volle Verfügungsbefugnis nicht nur gegenüber der Bahn, sondern gegenüber jedermann erlange, erwerbe er zugleich das Eigentum an den Gütern.

Der Eigentumsübergang scheiterte also daran, daß durch die konkrete Geschäftsabwicklung die kraft des Handelsbrauches bestehende Vermutung widerlegt wurde.

ddd) Vereinzelt wird in der Literatur[1] die Ansicht vertreten, daß nicht nur bei Verwendung der Klausel "Kasse gegen Frachtbriefdoppel" sondern generell die Übergabe des Doppels den Willen der Beteiligten offen-

---

1) Funck, S. 25 f, hiergegen ausdrücklich Ermann S. 5

kundig mache, daß der Anspruch auf Herausgabe abgetreten und der Käufer Eigentümer werden solle.

Diese mehr behauptete als begründete und durch die Anschauungen der betreffenden Handelskreise widerlegte Ansicht könnte übergangen werden, wenn sie nicht den Blick auf das bis jetzt vernachlässigte Problem lenken würde, welche kaufmännischen Vorstellungen dazu geführt haben, daß nur bei Vereinbarung der Zahlungsklausel, nicht aber bei jeder Übergabe des Papiers schlechthin, nach allgemeiner Überzeugung ein Eigentumswechsel eintritt. Angesichts des breiten Konsensus bleibt regelmäßig diese Frage unerörtert.

Der Erwerb des Herrschaftsrechts über das Gut begründet eine Vermutung für den Eigentumserwerb ebensowenig, wie nach § 929 BGB der unmittelbare Besitz allein kein Eigentum verschafft. Hinzutreten muß eine entsprechende Einigungsofferte des Veräußerers, also der Wille des Verkäufers, das Eigentum aufzugeben.

Es entspricht tief verwurzelter kaufmännischer Auffassung, daß eine Ware demjenigen gehört, der sie bezahlt hat[1]. Hat der Verkäufer den Kaufpreis erhalten, geht ihn nach seiner Überzeugung die Sache nichts mehr an.

Wenn die Parteien durch Vereinbarung der Kasseklausel, den gegenseitigen Leistungsaustausch auf den Zeitpunkt der Übergabe des Doppels vorverlegt haben, dann glaubt der Verkäufer, seinen Verkäuferpflichten mit der Papierübergabe genügt zu haben[2]. Da zu diesen Pflichten insbesondere die Verschaffung des Eigentums

1) Joerges JW 1921 S. 829
2) Jacoby ZHR 80 S. 364

gehört, ist zu schließen, daß mit Aushändigung des Papiers diese Pflicht bereits erfüllt sein soll.[1)]

Der Handelsbrauch baut somit auf einer faktischen und einer voluntativen Komponente auf: weil der Käufer die uneingeschränkte Herrschergewalt über die gekaufte Sache erworben hat und weil mit dem Erhalt des Kaufpreises ein weiteres Interesse des Verkäufers an der Sache nicht mehr ersichtlich ist, wird vermutet, daß mit Übergabe des Frachtbriefdoppels auch das Eigentum an der Ware auf den Käufer übergehen soll.

ee) Übertragbarkeit des Frachtbriefdoppels

Nach dem oben Gesagten ist offensichtlich, daß von einer Übertragung des Frachtbriefdoppels im eigentlichen Sinne nicht die Rede sein kann. Das Doppel verbrieft nichts, mit dem Doppel an sich erhält der Erwerber nichts, nur der Absender verliert seine frachtrechtliche Weisungsbefugnis. Ein Indossament[2)] - im untechnischen Sinne - zugunsten des Empfängers - bringt lediglich den Willen zur Abtretung des Herausgabeanspruchs gemäß § 931 BGB zum Ausdruck[3)], verdeutlicht also lediglich den durch die Verwendung der Klausel "Kasse gegen Frachtbriefdoppel" schon erkennbar gewordenen Willen.

Eine Weiterübertragung des Doppels vom Adressaten auf einen Dritten ist wertlos, weil sich die spezielle Wirkung des Frachtbriefdoppels, die ihn in die Nähe eines Traditionspapiers rücken läßt, aus dem Zusammentreffen von Empfängerbezeichnung im Frachtbriefdoppel und Papierbesitz resultiert. Die Sperrfunktion des Doppels, auf die seine Warenpapiereigenschaft aufbaut, besteht
Frachtbrief bezeichneten Empfängers.

---

1) Jacoby a.a.O.

2) Die Frage der Indossierbarkeit wird in der Literatur naturgemäß nur gestreift und abgelehnt, vgl. Serick Bd. II § 22 II2; Finger CIM Art. 8 Anm. 4

3) Jacoby ZHR 80 S. 363

In der Übergabe an einen Dritten kann eine Weiterübertragung des Eigentums nach § 931 BGB zu sehen sein. Da das Doppel aber seine Funktion verloren hat, wenn der Absender es aus der Hand gegeben hat, liegt hierin ein normaler Übereignungstatbestand, der durch die Innehabung das Doppel in keiner Weise verstärkt oder gesichert, sondern allenfalls bewiesen wird.

Hat der Empfänger das rollende Gut an einen Dritten weiterveräußert und soll dieser unmittelbar zur Entgegennahme des Frachtgutes berechtigt sein, ist eine Empfängeranweisung gemäß § 75 Abs. 6 S. 1 EVO i. V. mit AB. V1. erforderlich. Hierzu benötigt der Dritterwerber den Frachtbrief. Auf das Doppel kommt es nicht an.

Daß die Weitergabe des Doppels an einen Dritten in der Praxis vorkommt, beweist die Entscheidung des Reichsgerichts LZ 1914 S. 1214, wo ein indossables Duplikat aus Rechtsunkenntnis vom Empfänger an einen Abkäufer giriert worden war.

Eine eigentümliche Rolle verbleibt dem Doppel allerdings in der Hand eines Dritten in einem von Jacoby[1] gebildeten Fall:

Ein Spediteur erhält Waren von einem ihm unbekannten Absender zugeschickt. Das Doppel erhält ein ihm ebenfalls unbekannter Käufer, der ihn unter Vorlage des Papiers ersucht, in bestimmter Weise mit den Gütern zu verfahren. Jacoby hält den Spediteur für verpflichtet, diesem Auftrag Folge zu leisten, denn weil der Absender das Duplikat aus den Händen gegeben habe, dürfe der Spediteur den Papierinhaber dem Absender gegenüber für verfügungsbefugt halten. Das erscheint doppelt falsch: einmal ist unter Berücksichtigung der Entscheidung des OLG Hamburg[2] der Käufer nicht

1) ZHR 80 S. 364 f

2) Hans GZ 1 S 23 S. 150 (oben S.71f)

Eigentümer geworden, zum anderen ist das Eigentum für den Spediteur irrelevant, da er gemäß § 408 Abs. 1 HGB nur die Weisungen des Absenders als seines Auftraggebers ausführen darf. Den Anweisungen des Käufers nachkommen dürfte der Spediteur nur dann, wenn das Doppel als Lieferschein zu gelten hätte, woran in Ermangelung des hierfür üblichen Inhalts wohl kaum gedacht werden kann, oder wenn es in einer Vollmachtsurkunde i.S. von § 172 Abs. 1 BGB umzudeuten wäre. Letztere muß aber auf eine bestimmte aus der Urkunde ersichtliche Person des Bevollmächtigten ausgestellt sein[1] und kann nicht auf den Inhaber lauten, wie es das Doppel praktisch tun würde, da dieses außer dem Absender und dem Spediteur keinen Namen enthält.

d) Zusammenfassende Würdigung

Kaufverträge werden, wie die große Zahl der veröffentlichten Entscheidungen[2] beweist, häufig auf der Grundlage der Klausel "Kasse gegen Frachtbriefdoppel" abgewickelt. Der Käufer entrichtet gegen Aushändigung des Dokuments den Kaufpreis, der Verkehr sieht also in dem Duplikat ein Warenpapier.

Der Käufer, der ein Doppel erwirbt, erhält ein solches Maß an rechtlicher Sicherheit, daß er ohne besonderes Risiko Zahlung leisten kann.

Das Frachtbriefdoppel ist ebenso wie Ladeschein und Konnossement Beweispapier. Der Käufer kann dem Duplikat mit Sicherheit entnehmen, daß die Güter zu ihm auf den Weg gebracht sind. Der Bescheinigung der Bahn, einem nach behördenartigen Grundsätzen geführten Unternehmen, kann hohes Vertrauen entgegengebracht werden. Art, Zahl und Be-

---

1) Palandt-Heinrichs § 173 Anm. 2

2) Vgl. S. 67

schaffenheit der verladenen Güter ergibt sich aus dem Doppel nicht zuverlässig. Sein Beweiswert bleibt damit hinter denen der Traditionspapiere zurück. Allerdings ist bei diesen wegen der Möglichkeit Unbekanntklauseln zuverwenden, in praxi die Beweiskraft auch lückenhaft.

Der Erwerber eines Doppels erhält ebenso wie der eines Traditionspapiers einen eigenen unentziehbaren Anspruch auf Auslieferung gegen die Bahn und ist ebenso vor Auslieferung an Dritte geschützt. Schließlich wird er auch schon mit der Aushändigung des Papiers Eigentümer. Dem Käufer und frachtrechtlichen Empfänger gewährt ein Frachtbriefdoppel die gleiche wirtschaftliche Sicherheit wie ein Konnossement oder Ladeschein[1]. Es verfügt über die vom Verkehr als wesentlich angesehenen Merkmale des Traditionspapiers[2], so daß es diesem zwar nicht rechtlich, wohl aber wirtschaftlich ebenbürtig ist.

Der entscheidene Nachteil liegt im Fehlen aller wertpapierrechtlichen Eigenschaften. Insbesondere kann der Erwerber eines Frachtbriefdoppels anders als der Inhaber eines Traditionspapiers das Dokument nicht weiterbegeben. Ein Doppel kann nicht zirkulieren. Angesichts der kurzen Beförderungsstrecken- und -zeiten der Eisenbahn dürfte dieser Umstand allerdings praktisch kaum ins Gewicht fallen.

e) Das Frachtbriefdoppel als Kreditunterlage

aa) Einleitung

Das Frachtbriefdoppel kann wie gezeigt, beim Güterumsatz ein Traditionspapier befriedigend ersetzen. Traditionspapiere dienen aber nicht nur der Erleichterung

---

1) Ebenso BGH Betrieb 1952 S. 779 (780)

2) Vgl. die ähnliche Problematik bei der Frage der Andienbarkeit von Konnossementteilscheinen, unten S. 296 ff

des Warenumsatzes, sondern auch der Warenbeleihung[1].

bb) Die Verpfändung rollender Güter

Güter, über die ein Traditionspapier ausgestellt ist, werden verpfändet gemäß § 1205 Abs. 1 BGB durch Einigung über die Bestellung eines Pfandrechts und Übergabe des Traditionspapiers anstelle der Sache[2].

Da das Doppel die Qualität eines Traditionspapiers nicht hat, können rollende Güter nur nach § 1205 Abs. 2 BGB verpfändet werden[3]. Wirksamkeitsvoraussetzung ist also, daß die Verpfändung der Bahn angezeigt wird. Zu richten ist eine solche Anzeige an die Versandstation[4], die auch für die Entgegenahme der nachträglichen Weisungen zuständig ist.

Eine solche Verpfändung ist nicht nur umständlich, sondern auch praktisch wenig sinnvoll, weil die Bahn unbeschadet der Anzeige das Frachtgut an den Empfänger ausliefert, wodurch das Pfandrecht tatsächlich und wegen der Gefahr gutgläubig lastenfreien Erwerbs auch rechtlich gefährdet wird. Erforderlich ist deswegen auch eine Anzeige an den Empfänger. Das Doppel spielt bei dem Verfahren keinerlei Rolle.

cc) Das rollende Gut als Kreditunterlage

In der Praxis wird der Verkäufer das rollende Gut dann als Kreditunterlage benötigen, wenn er sich das zur Beschaffung der Ware erforderliche Geld von einer Bank hat vorschießen lassen müssen.

---

1) Müller-Erzbach Kapitel 154 A II (S. 625) und in ZHR 86 S. 121 (136)

2) Vgl. statt vieler Staudinger-Spreng § 1205 Rdn. 3

3) Jacoby ZHR 80 S. 356 ff

4) Funck a.a.O. S. 31 und S. 36 m.w.N.; Koch, Warenkredit S. 81; a.H. Herold a.a.O. S. 293, der nach EVO eine Verpfändung für ausgeschlossen hält; vgl. auch Jacoby ZHR 80 S . 356 ff

Sind Verkäufer und Käufer der Bank als zuverlässig bekannt, so wird die Bank sich das Eigentum an dem Frachtgut zur Sicherung übereignen lassen und den Verkäufer ermächtigen, gegen Abtretung der Kaufpreisforderung an sie über die Waren zu verfügen.

Schwieriger gestaltet sich das Verfahren, wenn die Bank ein Interesse daran hat, bis zum Erhalt des Kaufpreises die Sache tatsächlich in der Hand zu behalten.

In diesem Fall muß die Bank sich selbst oder einen Spediteur oder eine andere Person ihres Vertrauens als Empfänger im Frachtbrief eintragen lassen (notfalls mit dem Zusatz "bahnlagernd"). Gegen Zahlung des Rechnungsbetrages wird dem Käufer dann von dem Mittelsmann selbst oder gegen Empfängeranweisung von der Bahn die gekaufte Ware ausgeliefert[1]. Bei diesem Verfahren benötigt die Bank das Frachtbriefdoppel, damit der Absender durch nachträgliche Weisungen an die Bahn die Sicherung des Kreditgebers nicht unterläuft. Will die Bank ganz sicher gehen, wird sie sich auch als Absender im Frachtbrief eintragen lassen.

dd) Vinkulationsgeschäft

Die Lombardierung rollender Güter hat sich zu einem eigenen Geschäftstyp verdichtet in Gestalt des sogenannten Vinkulationsgeschäftes[2]. Die Bedeutung

---

1) Herold S. 293 ff; Koch, Warenkredit S. 79; Trost-Schütz S. 448; wegen der Einlagerung der Güter bei einem Dritten und der Verfügung über die Waren vgl. auch Zahn S. 180 f

2) Grundlegend Breit, Das Vinkulationsgeschäft 1908; ferner Düringer-Hachenburg § 382 Anh. III; Koch Bank Archiv Bd. 28 S. 222 ff; aus der neueren Literatur: Staudinger-Werner § 267 Rdn. 18; RGRK (Mezger) vor § 433 Rdn. 17; Soergel-Ballerstedt vor § 433 Rdn. 33; Ermann-Wirtnauer § 447 Rdn. 5; Würdinger in Großkomm. HBG vor § 373 Rdn. 93 ff; Obst-Hintner S. 450; Kaeferlein S. 161 ff; Trost-Schütz S. 577 mit Muster auf S. 604; aus der Rechtsprechung: RGZ 54, 213; 88, 69; 94, 94; 99, 20; 101,320 (m. Anm. Stampe in JW 1921 S.679); RG Warn Rspr. 1908 Nr. 15;RG Seuff A 76 Nr. 40;RG LZ 1908, 309 u. 1912,573

dieses Geschäftstyps war zeitlich, räumlich und gegenständlich begrenzt. Er diente der banktechnischen Abwicklung von Kaufverträgen über landwirtschaftliche Produkte aus kapitalarmen Ländern Ost- und Südosteuropas[1]. Verbreitet war es vor allem vor dem 1. Weltkrieg[2]. Es ist, wie die literarische Behandlung bis in die neueste Zeit hinein zeigt, als Bankgeschäft der Praxis noch geläufig, wenngleich auch kaum mehr in Übung[3]. Eine eingehende Erörterung erübrigt sich daher.

Von Interesse ist das Vinkulationsgeschäft heute vor allem deswegen, weil hier ein Weg aufgezeigt wird, wie trotz Fehlens eines Dispositionspapiers rollende Güter in befriedigender Weise als Kreditunterlage genutzt werden können.

Das typische Vinkulationsgeschäft vollzieht sich folgendermaßen:[4]

Der Verkäufer, der über die erforderlichen Eigenmittel nicht verfügt, kauft Waren auf und läßt die Rechnungen durch seine Bank bezahlen. Dafür wird dieser das Eigentum sicherungshalber übertragen. Der Händler[5] versendet die Güter an die Adresse der Bank oder an die eine von dieser benannten Vertrauensperson am Bestimmungsort und übergibt der Bank das Frachtbriefdoppel.

---

1) Kocha.a.O. S. 222 betont dem gegenüber, daß dieses Warenkreditgeschäft im Binnenverkehr im In- und Ausland generell vorkomme

2) Müller-Erzbach S. 663

3) Obst-Hintner S. 450; Kaeferlein S. 161

4) Besonders plastisch ist die Darstellung bei Koch, Bank A. Bd. 28 S. 223 und Koenige in Gruchot 52 S. 288 ff

5) Mitunter wird auch die Bank als Absender eingetragen, um dieser das frachtrechtliche Weisungsrecht einzuräumen, vgl. Kaeferlein S. 164; Breit S. 21; Koch S. 223

Im Vinkulationsschreiben[1] der Bank an den Käufer deckt diese die Sicherungsübereignung auf und fordert den Käufer auf, den Rechnungsbetrag an sie zu bezahlen. Es wird weiter klargestellt, daß das Eigentum erst gegen Zahlung des Kaufpreises übergehen werde.

Wird das Duplikat dem Käufer unmittelbar übersandt, handelt es sich um eine unechte oder direkte Vinkulation. Wird das Doppel durch Vermittlung einer Bank am Wohnsitz des Käufers überreicht, liegt eine echte oder indirekte Vinkulation vor.[2]

In Ausnahmefällen wird das Gut nicht an eine Vertrauensperson der Bank (einem Spediteur oder einer anderen Bank), sondern an den Käufer selbst adressiert[3], der damit allerdings möglicherweise vor Kenntnis der Vinkulation und vor Zahlung des Kaufpreises Zugriff auf die Waren erhält, der ihm meist gerade verwehrt werden soll[4]. Verbunden hiermit ist dann die Weisung, daß der Käufer die Ware als anvertrautes Gut nicht anfassen dürfe und sie zur Verfügung halten müsse, falls er die Vinkulationsofferte nicht annehmen wolle.

Die Bedeutung des Frachtbriefduplikats innerhalb des Vinkulationsgeschäftes beschränkt sich darauf, dem Käufer zu beweisen, daß die verkaufte Menge an ihn unterwegs ist und der Verfügung der vinkulierenden Bank unterliegt.

Die Verwendung des Frachtbriefdoppels ist innerhalb des Vinkulationsgeschäftes zwar typisch, aber nicht

---

1) Muster bei Trost-Schütz S. 604
2) Würdinger v. § 373 Rdn. 93
3) Ausschlaggebend ist letztlich das Vertrauen, das der Käufer genießt, vgl. Kaeferlein S. 166
4) Herold S. 296

wesentlich. Anders als bei der Übereignung unter der Klausel "Kasse gegen Frachtbriefdoppel" wird diese Art des Lombardgeschäftes durch die Eigenart des Frachtbriefdoppels nicht geprägt. Das Verfahren wäre kein wesentlich anderes, wenn der Absender gemäß §§ 56 Abs. 11, 61 Abs. 4 S. 2 EVO auf das Frachtbriefdoppel verzichtet hätte. Das Frachtbriefdoppel erfüllt nur Beweisfunktion, die auch beliebig anders erbracht werden kann.

Als Kreditunterlage kann somit das Doppel ein Traditionspapier auch wirtschaftlich in keiner Weise ersetzen. Mit dem Vinkulationsgeschäft wird lediglich ein Weg aufgezeigt, wie man ohne Dispositionspapiere beim Distanzgeschäft die Rechte der bevorschussenden Bank angemessen sichern kann.

Das Außergewöhnliche des Vinkulationsgeschäftes liegt daher nicht in der Verwendung von Frachtpapieren, sondern ist vielmehr darin zu sehen, daß in Abweichung vom ursprünglichen Kaufvertrag, und somit nur mit Genehmigung des Käufers[1], das Eigentum von der Bank bedingt durch die Kaufpreiszahlung angeboten wird, während alle übrigen Vertragspflichten, insbesondere die Sachmängelgewährleistung, beim Verkäufer verbleiben.[2]

5. Die Frachtpapiere der CIM

a) Das Frachtpapierdoppel

Das Frachtpapierdoppel der CIM[3] unterscheidet sich in Regelung und Verwendung nur unwesentlich von dem der EVO.

---

1) Würdinger a.a.O. Rdn. 95

2) Würdinger a.a.O. Rdn. 94

3) Convention internationale concernant le transport des merchandises par chemins de fer vom 7. 2. 1970 nebst Einheitlichen Zusatzbestimmungen (DCU = Dispositions Complé-mentaires Uniformes) gültig vom 1. 1. 1975 an

Die Ausstellung des Doppels ist obligatorisch (Art. 6 § 1, Art. 8 § 5 CIM) und anders als nach § 56 Abs. 11 EVO nicht verzichtbar[1]. Das Doppel ist vom Absender bei Erteilung von nachträglichen Weisungen vorzulegen (Art. 21 § 2 Abs. 4 CIM). Das Doppel ist demnach auch im internationalen Bereich Sperrpapier[2][3]. Eine ohne Vorlage des Doppels erteilte Verfügung ist gemäß Art. 21 § 2 Abs. 5 CIM nichtig[4], das heißt unbeachtlich. Allerdings ist eine Weisung, die nicht in dieser Form erteilt wird, zu befolgen, wenn der Empfänger seine Zustimmung erklärt[5].

Ebenso wie die EVO (§ 72 Abs. 7 S. 4) bestimmt Art. 21 § 2 Abs. 2 S. 3 CIM, daß die Bahn[6], die eine Weisung des Absenders unter Mißachtung der Formvorschrift befolgt, dem Empfänger für den dadurch verursachten Schaden haftet, wenn der Absender diesem das Doppel übergeben hat.

Der Grund dieses Schadensersatzanspruchs ergibt sich nicht aus einem Eintritt des Empfängers in den Frachtvertrag, sondern beruht auf der angezogenen Gesetzesbestimmung selbst.[7] Es handelt sich also um einen gesetzlichen,

---

1) Finger CIM Art. 8 Anm. 4 a

2) Finger CIM Art. 8 Anm. 4 d

3) Nach herrschender, oben abgelehnter Ansicht auch Legitimationspapier, so v. Nánássy; Wick Art. 8 Anm. 18; Wick Art. 8 Anm. 21, v. Nánássy S. 123; Finger CIM Art. 8 Anm. 4b spricht von einem Legitimationspapier "für den Absender"

4) Zum Begriff der Nichtigkeit vgl. v. Nánássy S. 289; im französischen amtlichen Text heißt es "nulle et non avenue"

5) Gemäß Art. 25 § 1 Abs. 3 CIM kann der Absender allerdings auch ohne Doppel wirksame Anweisungen erteilen, wenn der Empfänger die Annahme des Gutes verweigert hat

6) Gemäß Art. 21 § 3 wohl die Versandbahn; vgl. auch v. Nánássy S. 287

7) Obligatio ex legi; so Nánássy a.a.O. m.w.N.

nicht einen vertraglichen Anspruch. Für den Umfang gelten infolgedessen die allgemeinen Schadensgrundsätze, nicht die Haftungsbeschränkung des Art. 27 ff[1].

Die Verwendung der Klausel "Kasse gegen Frachtbriefdoppel" ist im internationalen Bereich ebenso gebräuchlich[2] wie im nationalen und hat dieselbe rechtliche Bedeutung wie unter der Geltung der EVO, wenn der Eigentumsübergang nach deutschem Recht zu beurteilen ist.

b) Begebbare Frachturkunden

Eine Besonderheit gegenüber der EVO enthält Art. 60 § 4a CIM. Nach dieser Vorschrift können aufgrund besonderer Abkommen von mindestens zwei Vertragsstaaten oder durch den Tarif einer einzelnen Eisenbahngesellschaft für den jeweiligen Geltungsbereich begebbare Frachturkunden eingeführt werden[3]. Solche Order- oder Inhaberfrachtbriefe[4], die die Bedeutung eines Eisenbahnkonnossements hätten, sind allerdings noch von keinem der Mitgliedsstaaten eingeführt worden. Ein entsprechendes Abkommen ist zwar bereits einmal ausgearbeitet und von 10 Staaten auch am 31. 3. 1934 unterzeichnet worden, aber von der im Abkommen für das Inkrafttreten als erforderlich festgesetzten Zahl der Signatarstaaten nicht ratifiziert worden. Dieses Zusatzabkommen zur CIM ist daher nie in Kraft getreten.[5]

Der Grund hierfür dürfte darin zu suchen sein, daß eine solche Regelung tief in das Sachenrecht eingegriffen hätte und damit in einem Eisenbahntarif wohl kaum richtig plaziert gewesen wäre[6].

---

1) Finger Art. 21 Anm. 10c; v. Nánássy a.a.O.; a.A. Goltermann CIM Art. 21 Anm. 13
2) Finger Art. 8 Anm. 4e; Goltermann Art. 8 Anm. 5;v. Nánássy S.125
3) Zur Entstehungsgeschichte dieser Vorschrift vgl. v. Nánássy EE 57 S. 10 ff und Frachtrecht S. 618 ff
4) Goltermann EVO § 56 Anm. 6
5) Wick Art. 60 § 4 Anm. 11
6) Wick a.a.O.

c) Frachtbriefdoppel in Wertpapiergestalt

Nach Art. 60 § 4b CIM ist ferner vorgesehen, daß aufgrund besonderer Abkommen vereinbart werden kann, daß Sendungen nur gegen Übergabe des Frachtbriefdoppels ausgehändigt werden dürfen.

Ein solches Doppel wäre kein Traditionspapier, sondern lediglich ein Abholausweis, der den Auslieferungsanspruch gegen die Bahn verkörpern würde. Dieser stände damit nicht nur einer bestimmten Person zu, sondern demjenigen, der wertpapierrechtlich legitimiert wäre[1]. Ein solches Frachtbriefdoppel wäre vergleichbar mit einem Namens- oder Inhaberlagerschein.

Ein solches Dokument würde eine unkomplizierte Bevorschussung rollender Güter ermöglichen[2] und hätte gegenüber der Einführung des begebbaren Frachtbriefes den Vorteil, daß eine Änderung allgemeiner privatrechtlicher Vorschriften nicht notwendig wäre.

Wenn gleichwohl von dieser Möglichkeit der CIM kein Gebrauch gemacht worden ist[3], dann wohl deshalb, weil die Eisenbahnverwaltung die für diesen Auslieferungsmodus erforderlichen Einrichtungen nicht schaffen wollte und vor allem keine Veranlassung sahen, die Funktion eines Lagerhalters zu übernehmen.

---

1) Eben das ist aber nach EVO § 56 Abs. 1 c gerade verboten

2) Nánássy-Wick Art. 60 Anm. 12

3) v. Nánássy-Wick a.a.O.

II. Die Beförderungspapiere der Post

1. Allgemeines

Die Beförderung von Gütern durch die Bundespost ist kein Frachtgeschäft i.S. der §§ 425 ff HGB, wie § 452 HGB ausdrücklich feststellt. Sie erfolgt nicht aufgrund eines privatrechtlichen Vertrages, sondern im Rahmen eines öffentlich-rechtlichen Benutzungsverhältnisses. Als Transportart für Handelsgüter ist der Postverkehr nur beschränkt geeignet, da das Höchstgewicht für ein Frachtstück von § 25 Abs. 5 PostO [1] auf 20 kg festgelegt ist.

2. Die einzelnen Papiere

Die Einlieferung von Paketen (§ 25 Abs. 4 PostO) und nachzuweisender Briefsendungen (§§ 28 Abs. 3, 29 Abs. 3 PostO) wird von der Post auf sogenannten Posteinlieferungsscheinen bestätigt. Aus ihnen ist der Empfänger, Tag und Ort der Absendung zu ersehen. Posteinlieferungsscheine sind reine Beweisurkunden mit sehr begrenztem Beweiswert.

Eine weitergehende Bedeutung kommt ihnen aber bei nachzuweisenden Sendungen zu, also gemäß der Definition in § 1 Abs. 4 PostO bei Einschreibesendungen und bei Sendungen mit Wertangabe.

Bei diesen Beförderungsarten ist der Absender, anders als bei den Massensendungen, berechtigt, die Rückgabe der Güter an sich oder die Auslieferung an einen anderen Empfänger zu verlangen. Das Postrecht kennt demnach ein begrenztes nachträgliches Weisungsrecht des Absenders.

---

1) Vom 16. 5. 1963 (BG Bl. I S. 341 ff)

Zur Erteilung dieser Verfügung ist nach § 44 Abs. 2 PostO die Vorlage der Einlieferungsbescheinigung erforderlich.

Der Posteinlieferungsschein für nachzuweisende Sendungen weist damit Parallelen zum Frachtbriefdoppel auf. Seine Sperrwirkung ist aber nur unvollkommen. Denn der Absender hat, wenn er den Schein nicht vorlegen kann, zwar keinen Anspruch auf Beachtung seiner Weisung. Die Post kann sich aber anders als die Bundesbahn mit anderen Beweisen für die Berechtigung zur Verfügung über die Sendung begnügen[1].

Die Vorlagepflicht besteht damit nur im innerbetrieblichen Interesse der Post an einer einfachen, klaren und sicheren Abwicklung der Postzustellung. Es handelt sich also vorliegend nicht um eine Schutzregelung zugunsten des Empfängers. Dieser hat zudem im Gegensatz zu den Befugnissen des Adressaten eines privatrechtlichen Frachtvertrages kein Weisungsrecht und keinen Auslieferungsanspruch gegen die Post[2].

3. Posteinlieferungsscheine als Warenpapiere

Posteinlieferungsscheine sind für den Käufer grundsätzlich kein ausreichendes Äquivalent für die Kaufpreiszahlung.

Andere Dokumente stehen aber bei Postbeförderung nicht zur Verfügung, so daß sich die Parteien mit ihnen notgedrungen zufrieden geben müssen, wenn die Zahlungsabwicklung gegen ein Dokument erfolgen soll. Absenderweisungen dürfen sich im Rahmen der Postzustellung nur selten praktisch realisieren lassen, so daß die Schwächen und Gefahren dieser Urkunden theoretisch bleiben dürfen. Daß Posteinlieferungsscheine als Warenpapiere Benutzung

---

1) Florian-Weigert § 44 Anm. 3c

2) Müller-Erzbach S. 635

finden, verdeutliche Art. 24 ER[1], die dieses Papier im Katalog der akkreditivfähigen Urkunden aufführen.

III. Die Beförderungspapiere des Landfrachtgeschäftes mit Kraftfahrzeugen

1. Der nationale Verkehr

a) Rechtsgrundlage

Das Frachtgeschäft mit Kraftfahrzeugen unterliegt keiner einheitlichen Regelung. Für den innerdeutschen Verkehr gilt in erster Linie das GÜKG[2], das neben der öffentlich-rechtlichen Seite des Güterverkehrswesens vor allem die Ermächtigung zum Erlaß von Einzelverordnungen enthält. Bestimmte Beförderungsfälle sind allerdings dem Anwendungsbereich des GÜKG entzogen[3].

Für den Güterfernverkehr ist aufgrund der Ermächtigung in §§ 100, 20 a GÜKG die KVO[4] erlassen worden, die gemäß § 1 Abs. 4 KVO nicht für den Transport von Möbeln[5] und lebenden Tieren gilt. Die Güterbeförderung auf Kraftfahrzeugen der Deutschen Bundesbahn richtet sich nach der KVO der Reichsbahn (KVO Rb)[6].

---

1) Einheitliche Richtlinien und Gebräuche für Dokumentenakkreditive (Revision 1974), herausgegeben von der Internationalen Handelskammer Paris, abgedruckt bei Baumbach-Duden § 406 Anh.IV

2) I.d.F. vom 6.8.1975 (BG Bl. I S. 2133); abgedruckt auch bei Baumbach-Duden § 452 Anh. I und bei Hein-Eichhoff u. B 100

3) Kraft Gesetzes die in § 4 Abs. 1 GÜKG genannten Transporte; sowie die aufgrund der in § 4 Abs. 2 GÜKG erteilten Ermächtigung durch die Verordnung vom 29.7.1969 (BG-Bl. I S. 1022, abgedruckt bei Hein-Eichhoff unter C 104) ausgenommen Beförderungsfälle, ferner §§ 37ff GÜKG (Möbeltransport); 46ff (Bundesbahn) Sonderregelungen unterliegt gem. §§ 48f GÜKG der Werksverkehr

4) Vom 30.3.1936 i.d.F. vom 1.1.1959; abgedruckt bei Hein-Eichhoff unter C 510 und bei Baumbach-Duden als Anh. II zu § 452

5) Hierfür gelten die Beförderungsbedingungen des Möbelfernverkehrs (abgedruckt bei Hein-Eichhoff unter C 570) vom 21.7.1961 vgl. auch § 37 GÜKG

6) V. 23.12.1958 abgedruckt b. Hein-Eichhoff u. C 512: vgl. auch §§ 46f GÜKG

Im Güternahverkehr[1] besteht keine der KVO vergleichbare Regelung. Die Unternehmen legen den Verträgen häufig die "Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den gewerblichen Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen" (AGNB)[2][3] zugrunde, Speditionsunternehmer, die Güternachverkehr betreiben, verwenden die ADSp[4][5].

Die Bestimmungen des HGB über den Landfrachtvertrag, die ohnehin nur dispositiver Natur sind, werden durch das GÜKG und die es ergänzende KVO als das neuere und speziellere Gesetz weitgehend verdrängt. Das HGB hat nur subsidiäre Bedeutung[6]. Im weitgehend ungeregelt gebliebenen Bereich des Nahverkehrs gilt das HGB nur, soweit nicht durch Verwendung der AGNB und ADSp. eine abweichende vertragliche Regelung getroffen worden ist. Grundsätzlich bleiben aber mit dieser Einschränkung die allgemeinen Bestimmungen über das Landfrachtgeschäft anwendbar[7].

b) Der Ladeschein

Da in der KVO und den heranzuziehenden AGB des Nahverkehrs nichts Gegenteiliges bestimmt ist, steht der Ausstellung eines Ladescheins gemäß §§ 444 HGB an sich nichts im Wege. Der Ladeschein als

---

1) Definition des Güternahverkehrs in § 2 GÜKG

2) Vom 1.1.1956, eingeführt durch die Gewerbevertretung des Güternahverkehrs, abgedruckt bei Hein-Eichhoff unter E 620

3) Daneben scheinen noch AGB mit örtlich begrenzter Verbreitung zu existieren, so die "Allgemeinen Bedingungen der gewerblichen Fuhrunternehmer in Hamburg", vgl. BGH WM 1972 S. 49 (51)

4) Abgedruckt bei Baumbach-Duden Anh. § 415

5) Über die Gültigkeit dieser Vereinbarung im Hinblick auf §§ 85, 26 GÜKG vgl. Helm, Haftung S. 17

6) Helm S. 16

7) BGHZ 55, 217 (219); BGH VRS 10, 45; Baumbach-Duden Anh. I nach § 452 § 1 GÜKG Anm. 2 Hein-Eichhoff Vorbem. z. § 29 KVO

Traditionspapier genügt im Gegensatz zum teilweise unzulänglichen Eisenbahnfrachtbriefdoppel den Anforderungen an ein handelsfähiges Warenpapier vollauf. Gleichwohl ist er in der Praxis des Landfrachtverkehrs nicht gebräuchlich.[1)]

Müller-Erzbach[2)] sieht den Grund hierfür in der scharfen Skripturhaftung[3)], der sich der Frachtführer dadurch entziehe, daß er einen Ladeschein gar nicht erst ausstelle.

---

1) Baumbach-Duden §§ 444, 445 Anm. 1; Schlegelberger-Geßler § 444 Rdn. 1; Ratz in Großkomm. HGB. § 444 Einl; Heymann-Kötter § 444 Anm. 2; Rundnagel in Ehrenbergs Hdb. Bd. V, 2 S. 120 FN 4; Düringer-Hachenburg-Bing § 444 Anm. 4; Lehmann 2. Aufl. S. 897; vgl. auch Denkschrift zum Entwurf des HGB 1897 S. 128, wo gesagt ist, daß eine Streichung des Ladescheins im HGB nur deswegen unterblieben ist, weil nicht ausgeschlossen werden könne, daß in Zukunft auch außerhalb des Binnenschiffahrtsrechts der Ladeschein Bedeutung erlangen könne.

2) ZHR 86, 121 (134) und Handelsrecht S. 604

3) Die Frage der Skripturhaftung beim Ladeschein ist umstritten; bejahend Schlegelberger-Geßler § 446 Rdn. 9; Düringer-Hachenburg-Bing § 446 Anm. 7 m.w.N.; Schaps-Abraham § 656 Einl.; a. A. Ratz in Großkomm. § 446 Anm. 2 a m. w. N.; Baumbach-Duden § 446 Anm. 1 und RGZ 5, 79 (81), die eine Verschuldenshaftung annehmen. Im Seerecht besteht jetzt gemäß § 656 Abs. 2 HGB nur noch eine Receptumhaftung; zur Haftung beim Orderlagerschein vgl. § 40 OLSchVO

Angesichts des Erfindungsreichtums des Handelsverkehrs erscheint es aber unwahrscheinlich, daß eine unzweckmäßige Haftungsregelung allein den Gebrauch des Ladescheins auf Dauer hätte verhindern können, wenn ein rationeller und sicherer Güterumsatz auf ihn angewiesen wäre. Ausschlaggebend dürften daher eher die tatsächlichen Gegebenheiten und Bedürfnisse des Geschäftslebens sein.

Im innerdeutschen Verkehr sind die Wegstrecken und Beförderungszeiten[1] so kurz, daß eine Verfügung über die Güter während des Transportes schwerlich notwendig[2] wird und im übrigen technich sich auch kaum bewältigen ließe. Der Vorteil des LKW-Transports gegenüber anderen Verkehrsmitteln besteht in seiner Schnelligkeit und Unkompliziertheit und darin, daß das gewünschte Ziel ohne Umladung erreicht werden kann. Ein Ladeschein würde dieses Plus wieder zunichte machen, da eine sofortige Auslieferung an den Empfänger nicht in Betracht käme, sondern bis zur Ermittlung des Berechtigten eine Einlagerung unumgänglich wäre. Zudem verfügen die Fuhrunternehmer am Zielort meist nicht über Lagerhäuser oder Niederlassungen wie die großen Verkehrsanstalten.

Solche Einrichtungen müßten geschaffen werden und würden die Transportkosten notwendigerweise erhöhen.

---

1) Gemäß § 26 KVO beträgt die Lieferfrist für jeweils angefangene 300 km 24 Stunden

2) Nach dem Statischen Jahrbuch 1976 S. 344 werden vom gewerblichen Fernverkehr (ohne Werksverkehr) ca. 40 % der Güter bis zu 200 km weit transportiert, weitere 20 % bis zu 300 km, 25 % bis zu 400 km und nur 15 % über 400 km

Im innerdeutschen Güterkraftverkehr würde die hauptsächliche Funktion des Ladescheins in der Zahlungssicherung bestehen. Ausreichend hierfür ist es aber,gemäß § 24 KVO das Gut mit einer Nachnahme zu belasten.

c) Frachtbriefdoppel

Da von dem gesetzlichen Angebot eines Ladescheins von der Praxis kein Gebrauch gemacht wird, ist es selbstverständlich, daß auch keinerlei Veranlassung besteht, Transportpapiere anderer Art in ihrer Wirkungsweise einem Traditionspapier anzunähern und zu einem Warenpapier zu entwickeln.

Das Frachtbriefdoppel ist dem Güterfernverkehr dem Begriff nach nicht geläufig. Wohl aber bestimmt § 10 Abs. 2 KVO, daß der Frachtbrief mit mindestens drei Durchschriften auszufertigen ist, von denen eine dem Absender auszuhändigen ist. Diese Durchschrift ist nicht wie das Eisenbahnfrachtbriefdoppel rechtlich verselbständigt zu einem "steckengebliebenen Traditionspapier". Die Durchschrift erfüllt lediglich Beweiszwecke. Gemäß § 15 Abs. 1 KVO hat der Unternehmer die Annahme des Gutes durch seine Unterschrift auf dem Frachtbrief und den Durchschriften zu bestätigen.

Zur Erteilung nachträglicher Verfügungen des Absenders (§ 27 KVO) ist die Vorlage der Absenderausfertigung nicht erforderlich. Die Durchschrift ist also kein Sperrpapier.

Der KVO der Bundesbahn ist eine Durchschrift des Frachtbriefes unbekannt. Als Zeichen der Annahme wird lediglich der Frachtbrief (§ 10 KVO Rb) mit einem Annahmevermerk versehen (§ 15 Abs. 1 KVO Rb). Nur auf Verlangen des Absenders wird gemäß § 15 Abs. 3 KVO Rb die Annahme außerdem auch noch in

anderer Form quittiert, z.B. in einer Verladebescheinigung[1]. Diese bietet aber dem Empfänger keinerlei Sicherheit.

Im Güternahverkehr ist eine Zweitausfertigung des Frachtbriefes unbekannt. Die AGNB enthalten keinerlei Vorschriften über eine Absenderausfertigung, ebensowenig wie die ergänzend heranzuziehenden Normen des HGB. Die Ausstellung eines Doppels kann aber vereinbart werden[2].

2. Der internationale Verkehr

a) Rechtsgrundlage

Für Frachtverträge des grenzüberschreitenden Kfz-Verkehrs sind ausschließlich die Regeln der CMR[3] anzuwenden[4]. Soweit die CMR eine Angelegenheit nicht abschließend regelt[5], ist ergänzend das nationale Recht heranzuziehen, also in der Bundesrepublik Deutschland in erster Linie die KVO, dann HGB und BGB[6].

b) Frachtbriefausfertigung für den Absender

Nach Art. 5 Abs. 1 CMR wird der Frachtbrief in mindestens[7] drei "Originalausfertigungen" ausgestellt. Mit dieser Formulierung wird klarge-

---

1) So in der Entscheidung BGH Betrieb 1952 S. 779 (780)

2) Schlegelberger-Geßler § 426 Rdn. 24

3) Convention relative au Contrat de transport international de marchandise par route (BGBl II 1961 S. 1119)

4) Den Geltungsbereich der CMR bestimmt deren Art. 1, die CMR geht der KVO gem. § 1 Abs. 2 KVO vor. Zum Verhältnis CMR-KVO vgl. Hein-Eichhoff § 1 KVO Anm. S. 11

5) Z.B. in Art. 5 Abs. 1, Art. 16 Abs. 5 wird ausdrücklich auf das Landesrecht verwiesen

6) Precht-Endrigkeit Vorbemerkungen S. 42; Hein-Eichhoff CMR Anm. Einl. S. 4ff; die Anwendbarkeit der KVO ist bestritten, vgl. Hein-Eichhoff a.a.O. m.w.N.

7) Hein-Eichhoff Art. 5 Anm. (S. 17)

stellt, daß die drei Ausfertigungen gleichwertig sind. Eine solche Regelung ist dem deutschen Recht unbekannt, entspricht aber internationaler Übung[1].

Die Erstschrift verbleibt beim Absender, die zweite begleitet das Gut, die dritte erhält der Frachtführer; weitere Frachtbriefexemplare sind bei Bedarf auszustellen, so in Deutschland eines für die Frachtenprüfung[2][3].

Alle Ausfertigungen sind sowohl vom Frachtführer als auch vom Absender zu unterschreiben. Jede Urkunde erbringt den gemäß Art. 9 Abs. 1 widerleglichen Beweis dafür, daß das Gut vom Frachtführer zum Transport übernommen wurde. Gemäß Art. 9 Abs. 2 wird bis zum Beweis des Gegenteils vermutet, daß Gut und Verpackung bei der Übernahme durch den Frachtführer in äußerlich gutem Zustand waren und daß die Anzahl der Frachtstücke und Nummern mit den Angaben im Frachtbrief übereinstimmen. Ergänzt wird diese Vorschrift durch Art. 8 Abs. 1 CMR, wonach der Frachtführer verpflichtet[4] ist, die Richtigkeit dieser Angaben und des äußeren Zustandes zu überprüfen[5].

Die Absenderausfertigung ist damit gegenüber dem Käufer eine beweiskräftige Urkunde für die

---

1) Hein-Eichhoff Art. 5 Anm. (S. 17)

2) Gem. § 58 Abs. 1 GÜ-KG i.V. mit § 4 Abs. 1 S. 3 der Tarifüberwachungsverordnung (abgedruckt bei Hein-Eichhoff unter C 175)

3) Die Ausfertigungen sind verschiedenfarbig, die des Absenders ist rosa, des Empfängers blau, des Frachtführers grün, die für die Frachtenprüfung ist weiß, so Hein-Eichhoff Art. 5 Anm. S. 18

4) Richtig ist wohl, hierin eine Sollvorschrift zu sehen, da der maßgebliche englische und französische Urtext von "Shall" bzw. "est tenu" spricht, vgl. Hein-Eichhoff Art. 8 Anm. S. 24

5) Der Frachtführer kann aber Vorbehalte im Frachtbrief eintragen

Übernahme der Güter zum Transport, für die Zahl und äußere Beschaffenheit der Waren. Anders als nach nationalem Recht hat die erste Ausfertigung auch den Charakter eines Sperrpapiers, da der Absender gemäß Art. 12 Abs. 5a dieses Exemplar vorzulegen hat, wenn er nachträglich Weisungen für den Transport erteilen will.

Während die Formulierung in Art. 12 Abs. 5a, insbesondere wenn man sie im Zusammenhang mit Abs. 5b liest, noch Zweifel hinterläßt, ob die Vorlagepflicht nicht lediglich eine zugunsten des Frachtführers geschaffene und von diesem daher verzichtbare Ordnungsvorschrift darstellt, verdeutlicht Abs. 7, der eine Schadensersatzpflicht für den Berechtigten statuiert, wenn unter Mißachtung dieser Bestimmung eine Weisung ausgeführt wird, daß die Vorweisung der ersten Ausfertigung objektive und zwingende Voraussetzung für die Erteilung einer nachträglichen Weisung ist.

"Berechtigter" ist i.S. des Art. 12 Abs. 7 CMR nach Wortlaut[1] und systematischer Stellung der jeweils Verfügungsbefugte, also der Absender und unter den Voraussetzungen von Abs. 2 und 3 auch der Empfänger, dem die zweite Ausfertigung, also der eigentliche Frachtbrief ausgehändigt worden ist, und der hiermit ein eigenes Weisungsrecht erlangt hat. Anders als nach Eisenbahnfrachtrecht hat keinen Schadensersatzanspruch der noch nicht weisungsbefugte, lediglich drittbegünstigte Empfänger, dem die Absenderausfertigung übergeben worden ist.

Art. 12 Abs. 5a CMR schützt damit nur die Weisungsbefugnis des hierzu Berechtigten, nicht die

---

1) Im englischen Text "entitled person", im französischen "l'ayant droit"

Erwerbsaussicht des Empfängers, der durch die Präsentationspflicht lediglich reflexartig begünstigt wird.

Die Absenderausfertigung des CMR-Frachtbriefs ist Sperrpapier, weil bei Einhaltung des vorgeschriebenen Verfahrens ohne Vorlage der Urkunde eine Weisung nicht erteilt werden darf. Setzen sich gleichwohl die Parteien des Frachtvertrages hierüber hinweg, bleiben Verstöße dem Empfänger gegenüber sanktionslos, so daß für ihn der Besitz eines solchen Sperrpapiers von geringerem Wert ist als der eines Eisenbahnfrachtbriefpapiers.

In der Übergabe der Erstausfertigung an den Empfänger könnte eine Übereignung nach §§ 929, 931 BGB zum Ausdruck kommen. Ein entsprechender Handelsbrauch hat sich allerdings nicht bilden können.[1)2)]

Die Schnelligkeit der Beförderung auf der Straße kann eine ausreichende Begründung hierfür nicht abgeben[3)], da selbst für das schnellere Verkehrsmittel Flugzeug begebbare Transportdokumente von manchem für notwendig erachtet wurden und in der Diskussion waren.[4)]

---

1) Vgl. HeinEichhoff Art. 12 Anm. S. 31

2) Falls ein Vermerk nach Art. 12 Abs. 3 CMR in den Frachtbrief aufgenommen ist, steht dem Empfänger schon mit der Frachtbriefausstellung das Verfügungsrecht zu. Dieses Recht beruht aber auf einer Abrede der Partner des Frachtvertrages, die Rechtsstellung des Empfängers gründet sich nicht auf den Besitz eines Warenpapiers

3) So aber wohl Hein-Eichhoff a.a.O.

4) Vgl. unten S. 104 ff

Daß die Erstausfertigung des CMR-Frachtbriefes keine ähnliche Bedeutung erlangt hat wie das Frachtbriefdoppel im Eisenbahnverkehr, dürfte eher daran liegen, daß internationale Transportverträge wohl ausschließlich von Spediteuren abgeschlossen werden, die CMR-Dokumente folglich meist gar nicht in die Hände des Verkäufers und Versenders gelangen. Der Auftraggeber erhält lediglich ein Speditionsdokument, das gleichsam als Ersatz für alle in Ausführung des Speditionsauftrages auszustellenden Frachtdokumente verwendet wird und als einziges im Verhältnis des Käufers zum Verkäufer Bedeutung erlangt. Die Transportpapiere verbleiben beim Spediteur und können vom Verkäufer nicht zur Verfügung über die Ware und damit als Warenpapier verwendet werden. Nur so läßt sich erklären, daß in den letzten Jahren erhebliche Anstrengungen unternommen wurden, eine breite Palette als Warenpapiere zu verwendender Spediteurdokumente zu entwickeln und ihnen internationale Anerkennung zu verschaffen.[1)]

IV. Die Beförderungsdokumente des Luftfrachtgeschäftes

1. Rechtsgrundlage

Das Luftfrachtrecht ist im HGB nicht geregelt. Rechtsgrundlage des internationalen Luftverkehrs ist das Warschauer Abkommen vom 12. 10. 1929[2)], das die Rechtsnatur eines völkerrechtlichen Vertrages hat. Geändert wurde das Warschauer Abkommen (WA) durch das sogenannte Haager Protokoll

1) Im einzelnen vergl. unten S. 120

2) RG-Bl II 1933 S. 1039

vom 28. 9. 1955[1] und ergänzt durch das Zusatzabkommen von Guadalajara vom 18. 9. 1961[2]. Gegenüber den Signalarstaaten des Haager Änderungsprotokolls gilt das WA in dieser revidierten Fassung; gegenüber den Staaten, die nur die ursprüngliche Fassung ratifiziert haben, gilt das WA wie es 1929 beschlossen wurde.[3] Beide Fassungen bestehen also derzeit noch nebeneinander.[4]

Das WA regelt nur einzelne Fragen des Luftbeförderungsvertrages[5]. Eine ergänzende vollständige Regelung des Luftfrachtvertrages enthalten die Beförderungsbedingungen der IATA[6], die eine Art Musterentwurf der AGB der angeschlossenen Fluggesellschaften darstellen[7]. Die Mitglieder sind verpflichtet, Beförderungsbedingungen entsprechend der IATA-Vorlage aufzustellen. Die Beförderungsbedingungen der Lufthansa sind denn auch mit den Bedingungen der IATA weitgehend identisch.[8]

Für den nationalen Bereich trifft das LuftVG lediglich haftungsrechtliche Bestimmungen (§§ 33 ff), das Transportrecht ist nicht geregelt.

---

1) BG-Bl II 1958 S. 291

2) BG-Bl II 1964 S. 1317

3) Vgl. Helm, Haftung S. 83

4) Eine Aufstellung der Vertragsstaaten der einzelnen Abkommen bringt Nibler-Hofmann-Klein Bd. V F 5

5) Vgl. Abraham ZHR 117, 86

6) Abgedruckt bei Schleicher-Reymann-Abraham Band I S. 418 ff; IATA ist die Abkürzung für International Air Traffic Association, Sitz in Montreal

7) Zur Bedeutung und Rechtsnatur der IATA-Bedingungen vgl. Ratz in Großkomm. HGB § 425 Anm. 18 Nr. 3; Schleicher-Reymann-Abraham Bd. I S. 414ff; Schlegelberger-Geßler § 425 Rdn. 33; Helm a.a.O. S. 83

8) Abgedruckt in Großkomm. HGB § 425 Anh. V

Gültigkeit haben auch hier die Beförderungsbedingungen der Lufthansa, denen wegen der Monopolstellung dieser Gesellschaft im Inland fast normative Bedeutung zukommt.

Obwohl das Warschauer Abkommen gemäß Art. 1 Abs. 1 WA nur für internationale Beförderungen gelten, haben die hier interessierenden Bestimmungen, die die Beförderungsdokumente betreffen, über die am WA orientierten AGB der IATA und der Lufthansa auch Eingang in das nationale Lufttransportrecht gefunden.[1)]

Fraglich, aber wohl zu bejahen, ist, ob subsidiär die §§ 425 ff HGB[2)], notfalls die Vorschriften über den Werkvertrag[3)] Reglungslücken ausfüllen.

2. Der Luftfrachtbrief

Als einzigen Beförderungsschein des Luftfrachtrechts kennt das WA in Art. 5[4)5)] den Luftfrachtbrief. Die Ausstellung eines Luftfrachtbriefes ist nach Art. 5 Abs. 1 fakultativ, anders als nach Eisenbahnfrachtrecht[6)] kommt der Frachtvertrag auch ohne Annahme des Frachtbriefes zustande. Der Luftfrachtbrief ist demnach keine konstitutive Urkunde, seiner Natur nach ist er

---

1) Abraham ZHR 117, 110, Helm a.a.O. S. 82

2) Schlegelberger-Geßler § 425 Rdn. 33; Ratz in Großkomm. HGB § 425 Anm. 18; Baumbacher-Duden § 425 Anm. 1 Bd; offengelassen von Helm a.a.O; Abraham ZHR 117, 84 will allenfalls eine entsprechende Anwendung in Erwägung ziehen

3) Das WA wird im folgenden in der revidierten Haager Fassung zitiert

4) Das WA ist, soweit es hier interessiert, in der Fassung von 1929 u. 1955 gleich

5) §§ 55, 61 EVO; Art. 8 § 1 CMR (Formalvertrag)

Beweispapier[1].

Die IATA-Bedingungen sehen in Art. 3 Abs. 1 die Ausstellung eines Luftfrachtbriefes zwingend vor[2] und regeln im übrigen lediglich Einzelheiten der Ausstellung. Daß er hier obligatorisch ist, ändert nichts an seiner Rechtsnatur.

Der Luftfrachtbrief ist gemäß Art. 6 Abs. 1 in drei Ausfertigungen auszustellen. Die erste erhält der Luftfrachtführer, die zweite ist für den Empfänger bestimmt und begleitet das Gut. Das dritte Stück wird nach Annahme des Gutes vom Luftfrachtführer unterzeichnet und dem Empfänger ausgehändigt (Art. 6 Abs. 2 WA).

3. Das Luftfrachtbriefdritt

a) Das Luftfrachtbriefdritt erbringt Beweis dafür, daß das Gut vom Absender dem Frachtführer zum Transport an den Empfänger übergeben worden ist. Diese Empfangsbestätigung bezieht sich zunächst auf die Tatsache, daß überhaupt ein Gut zur Beförderung aufgegeben ist; gemäß Art. 11 Abs. 2 wird weiter vermutet, daß die Angaben über Gewicht, Maße und Verpackung des Frachtgutes richtig sind. Die Angaben über Menge, Rauminhalt und Zustand des Gutes erbringen dem Frachtführer gegenüber nur insoweit Beweis als dieser sie nachgeprüft und dies auf dem Frachtbrief vermerkt hat, oder wenn es sich um Angaben handelt, die den äußerlich erkennbaren Zustand betreffen (Art. 11 Abs. 2 S. 2 WA). Zur Überprüfung des Inhaltes ist der Frachtführer berechtigt, aber nicht verpflichtet (Art. 5 Abs. 11 IATA.Bedingungen).[3]

---

1) Riese, Luftrecht S. 439

2) Vgl. hierzu Abraham ZHR 117 S. 117

3) Entsprechend Art. 5 Abs. 7 der Lufthansa-Bedingungen

Das Luftfrachtbriefdritt begründet also die Vermutung dafür, daß der Frachtführer die Güter in dem äußerlich erkennbaren und nachmeßbaren Zustand empfangen hat, wie sie in dem Beförderungsdokument beschrieben sind. Ein Käufer, der gegen ein Frachtbriefdritt den Kaufpreis zahlt, erhält hinsichtlich der Beschaffenheit der Sache dieselbe beschränkte Sicherheit, wie der Erwerber eines Konnossements mit dem Zusatz nach § 656 Abs. 2 Ziff. 2 HGB "Inhalt unbekannt".

b) Das Luftfrachtbriefdritt ist auch Sperr- oder Instruktions[1]-papier[2], da für nachträgliche Weisungen gemäß Art. 12 Abs. 3 WA[3] eine Vorlage[4] dieser Ausfertigung zwingend vorgeschrieben ist. Führt der Frachtführer eine Verfügung gleichwohl aus, so ist diese zwar nicht unwirksam[5]. Der Frachtführer setzt sich aber dem Risiko einer Schadensersatzpflicht aus. Anspruchsberechtigt ist der "rechtmäßige Besitzer des Luftfrachtbriefes" (Art. 12 Abs. 3 WA), wozu auch jeder gehört, der Vorleistungen auf das Gut erbracht hat[6], also insbesondere der Käufer, der gegen das Frachtbriefdritt bereits den Kaufpreis

---

1) BGH AW-D 1958 S. 255; Heim ZfV 1955 S. 768

2) Heim Betrieb 1955 S. 986; Liesecke MDR 1968 S. 3

3) Ebenso Art. 7 Abs. 1 Lufthansa-Bedingungen, Art. 7 Abs. 1 IATA. Bedingungen, die das Weisungsrecht näher ausgestalten

4) Anders als nach § 72 VII EVO und Art. 21 § 2 CIM muß nach den IATA-Bedingungen und dem WA die nachträgliche Weisung nicht auf dem Luftfrachtbriefdritt vermerkt werden. Dies kann (worauf Liesecke MDR 1968 S. 3 hinweist) betrügerische Manipulationen ermöglichen

5) Schleicher-Reymann-Abraham I, Art. 12 WA Anm. 11; Abraham ZHR 117, 116

6) Schleicher-Reymann-Abraham I, Art. 12 WA Anm. 17

gezahlt, aber auch der Geldgeber, der das Gut bevorschußt hat[1]. Die Sperrfunktion gleicht also völlig der des Frachtbriefdoppels nach EVO.

c) Ebensowenig wie das Duplikat ist das Frachtbriefdritt Wertpapier[2] oder gar Traditionspapier.

d) Wenn das Frachtbriefdritt in allen wesentlichen Punkten dem Frachtbriefdoppel des Eisenbahnverkehrs gleicht, so drängt sich die Frage auf, ob typische Verwendungsweise und Handelsbrauch dieses Sperrpapiers ebenso wie jenes zu einem "steckengebliebenen Traditionspapier" entwickelt haben.

Einigkeit[3] besteht darin, daß in der Übergabe des Frachtbriefdritts in Verbindung mit einer entsprechenden Zahlungsweise der beiderseitige Wille zur Abtretung des Herausgabeanspruchs i.S. von § 931 BGB zum Ausdruck kommen kann. Es muß auch angenommen werden, daß Vertragspartner, die in Anlehnung an die Verwendungsweise des Eisenbahnfrachtbriefdoppels das Luftfrachtbriefdritt benutzen, damit auch die im Eisenbahnfrachtrecht übliche und allgemein bekannte Wirkungsweise bezwecken.

e) Mit dem Frachtbriefdritt steht dem Handel ein Dokument zur Verfügung, das sich in gleicher

---

1) Riese, Luftrecht S. 438

2) Schleicher-Reymann-Abraham Bd. I Art. 5 WA Anm. 1

3) Jacoby Betrieb 1952 S. 924; Abraham ZHR 117 S. 117; Riese, Luftrecht S. 438; Liesecke MDR 1968 S. 4; Schleicher-Reymann-Abraham WA Art. 5 Anm. 1; vgl. auch Wüstendorfer, Wege und Ziele ... S. 22 ff

Weise wie das Eisenbahnfrachtbriefdoppel verwenden läßt. Wenn das Frachtbriefdritt gleichwohl nicht die Rolle spielt wie das Doppel[1], dann liegt das weniger daran, daß der Handel angesichts der kurzen Beförderungszeiten des Luftverkehrs eines Warenpapiers nicht bedarf - hiergegen spricht schon das Bemühen um die Einführung eines Luftkonnossements[2] - sondern ist durch eine andere Eigentümlichkeit des Luftverkehrs begründet. Regelmäßig bedient sich ein Verkäufer zur Beförderung der Güter eines Spediteurs[3], meist eines IATA-Spediteurs[4]. Diese verfügen über die für das Luftfrachgeschäft notwendige Erfahrung. Da sie die Vorteile des Sammelverkehrs ausnützen können, arbeiten sie auch kostengünstiger. Sie übernehmen ferner die organisatorische Durchführung des An- und Abtransports zum Flughafen. Wegen der geringen Dichte der Flughäfen ist die Benutzung weiterer Verkehrsmittel regelmäßig unumgänglich. Die Luftstrecke macht nur selten den gesamten Transportweg vom Verkäufer zum Käufer aus. Meist ist sie nur ein Glied innerhalb eines kombinierten Verkehrs.

---

1) Zur Bedeutung des Luftfrachtbriefes im Akkreditivgeschäft vgl. aber Zahn S. 135

2) S. u. S. 104

3) Hübener BB 1955 S. 710

4) Solche Spediteure sind von der IATA als besonders zuverlässig für das Luftfrachtgeschäft zugelassene Agenturen, die von den Luftfrachtgesellschaften zudem noch eine Kommission (ca. 5 %) erhalten, Hübener a.a.O.

Deshalb gewinnen im Außenverhältnis zwischen den Partnern des Kaufvertrages Spediteurdokumente, die über die gesamte Strecke ausgestellt sind, wachsende Bedeutung: anstelle der Beförderungspapiere über einzelne Transportabschnitte erhält der Versender nur das über den gesamten Frachtweg ausgestellte Spediteurdokument, das er für Kredit- und Umsatzzwecke benutzen kann. Der Luftfrachtbrief verbleibt in den Händen des Spediteurs.

4. Der begebbare Luftfrachtbrief

In Art. 15 Abs. 3 WA ist der begebbare (negoziable) Luftfrachtbrief zwar nicht geregelt, aber es ist dort festgestellt, daß ein solches Dokument mit den Regeln dieses Abkommens vereinbar ist.

Diese Vorschrift dient nur der Klarstellung, denn die Rechtsnatur eines solchen Luftkonnossements kann sich nur aus den jeweiligen nationalen Rechtsordnungen ergeben[1]. Ein praktisches Bedürfnis scheint indes nicht zu bestehen, da bisher nur in Italien ein solches begebbares Papier eingeführt worden ist.[2]

Bei der Erörterung von Art. 60 § 4 CIM war schon daraufhingewiesen worden, daß ein neues Traditionspapier nur im Wege der Änderung auch sachenrechtlicher Prinzipien geschaffen werden kann. Interessanter als die Vorschrift als solche sind die Argumente pro und contra, die vor Einführung dieses Abschnitts in das WA vorgebracht wurden.

Denn über den Rahmen des Luftrechts hinaus ist diese Diskussion aufschlußreich für die Frage, inwieweit moderne Verkehrsformen auf die Traditionspapiere zum Güterumsatz

---

1) Schleicher-Reymann-Abraham Art. 15 WA Anm. 5

2) Liesecke MDR 1968 S. 3 f und FN 39

und als Kreditunterlage angewiesen sind.

Ein begebbarer Frachtbrief wird immer wieder vor allem deswegen für überflüssig gehalten, weil angesichts der kurzen Beförderungszeiten kein anerkennenswertes Interesse an eine Verfügung über die Güter während des Transportes bestehen könne. Außerdem könne in Ermangelung eines schnelleren Verkehrsmittels das Luftkonnossement kaum eher beim Empfänger eintreffen als die Ware.

Hiergegen hat allerdings schon im Jahre 1930 Wüstendörfer[1] eingewandt, daß auch das Seekonnossement jahrhundertelang mit demselben Schiff gereist sei und sich dennnoch als Träger des Auslieferungsanspruchs im Hafen bewährt habe[2].

Tatsächlich genießt der Postverkehr gegenüber dem allgemeinen Frachtverkehr Vorrang[3]. Außerdem können wegen besonderer Streckenführungen[4] mehrfache Umladungen der Waren notwendig werden, die mit weiteren Zeitverlusten gegenüber der Briefbeförderung verbunden sind.

Den Zeitgewinn beim Erhalt des in dem Traditionspapier verkörperten enthaltenen Wertes würde aber ein Zeitverlust bei der unmittelbaren körperlichen Inbesitznahme der Güter korrespondieren. Denn da empfangsberechtigt nicht ein namentlich benannter Adressat, sondern der legitimierte Inhaber des Wertpapiers wäre, könnte sich die Auslieferung leicht verzögern.

Eine Lagerung wäre vielfach unvermeidbar, die nicht nur Zeit, sondern auch entsprechende Einrichtungen[5] und das

---

1) Wege und Ziele ... S. 23

2) Ebenso Tagungsbericht ZLR 1956 S. 122; dagegen Schweickhardt ZLR 1952 S. 319

3) Tagungsbericht S. 123

4) Vgl. hierzu Tagungsbericht S. 122

5) Schweickhardt S. 315; Tagungsbericht S. 123

dazugehörige Personal kosten würde. Zwar wäre es dem Flughafen zuzumuten, ebenso wie den Kais die erforderlichen Lagerräume zu schaffen[1], doch würden sich diese Investitionen notwendig zu höheren Frachtraten niederschlagen und damit den ohnehin teuren Lufttransport gegenüber anderen Verkehrsmittel noch kostenungünstiger machen.

Zudem werden mit dem Flugzeug in erster Linie schnell verderbliche[2] Güter befördert, die mit einem billigeren Verkehrsmittel nicht transportiert werden könnten, die vor allem aber nicht geeignet sind zu zirkulieren, sondern die auf schnellstem Wege zum Endverbraucher gebracht werden müssen.

Schweickhardt weist darauf hin, daß die Negoziabilität des Luftfrachtbriefes um den Preis der Mißbrauchsgefahr der verschiedenen Frachtbriefexemplare[3] und zusätzlicher Schwierigkeiten[4] im Falle des Verlustes des Dokuments erkauft würde. Die Unterschiede der nationalen Gesetze[5] in grundsätzlichen wertpapierrechtlichen Fragen würde sich nachteilig auswirken.

Einwendungsausschluß und skripturmäßige Haftung[6] würden zu einer für den Luftfrachtverkehr, der auf Schnelligkeit, Einfachheit und Klarheit ausgerichtet sei, unangemessenen Rechtsunsicherheit führen.

Da es im Luftverkehr einer Beschleunigung des Güterumlaufs nicht bedürfe[7] dürften diese schwerwiegenden Nachteile nur dann in Kauf genommen werden, wenn die andern,

---

1) Tagungsbericht a.a.O.

2) Vgl. statistisches Jahrbuch 1976 Nr. 18. 26 (S. 358); hiernach werden mit Flugzeugen in erster Linie verderbliche Nahrungsmittel, Blumen, Zeitungen, aber auch Textilien, Fahrzeuge und hochwertige Maschinen und Geräte transportiert

3) a.a.O. S. 317

4) a.a.O. S. 316

5) a. a.O.S. 318

6) a.a.O. S. 312 ff

7) a.a.O. S. 319

die Kreditfunktion der Traditionspapiere, die erwähnten Schwächen aufwiegen würden.[1)]

Ein die Ladung repräsentierendes begebbares Frachtdokument kann ohne Schwierigkeiten an Stelle der auf dem Transport befindlichen Güter als Kreditmittel eingesetzt werden.

Bei der Erörterung des Frachtbriefdoppels im Eisenbahnverkehr, dem das Frachtbriefdritt insoweit völlig entspricht, wurde gezeigt, daß den Sicherungsinteressen einer bevorschussenden Bank zwar komplizierter und unvollkommener als mit Dispositionspapieren, aber doch in ausreichender Weise Rechnung getragen werden kann.

Die Stellung des vorleistenden Käufers, der das Frachtbriefdritt besitzt, ist - von der gerade im Luftgeschäft kaum je realistischen Möglichkeit der Weiterübertragung - ohnehin nicht schlechter als die des Inhabers eines Konnossements.

Gegen den begebbaren Luftfrachtbrief wurde weiter vorgebracht, er zerstöre die angestrebte Koordination von Eisenbahn- und Flugverkehr[2)]. Dem ist aber entgegenzuhalten, daß die nicht minder wichtige Einheit von Luft- und Seetransport hierdurch gefördert würde.

Die eingesetzte Kommission[3)] hielt die Einführung eines Luftkonnossements nicht für unumgänglich notwendig. Wenn zur Klarstellung in Art. 15 WA ein 3. Absatz dennoch eingeführt wurde, dann geschah dies im wesentlichen wohl deswegen, um eine Entwicklung bei wachsender Bedeutung des Luftfrachtverkehrs nicht zu stören. Es geschah dies aber wohl auch in der Absicht, eine allgemeine Anerkennung

---

1) a,a,O.

2) Schweickhardt S. 321

3) Tagungsbericht S. 124

eines begebbaren Luftfrachtbriefs in allen Vertragsstaaten sicherzustellen, falls ein Mitgliedsland sich zur Einführung eines solchen Dokuments entschließen würde[1].

5. Schlußfolgerungen

Die Diskussion um die Einführung eines begebbaren Luftfrachtbriefs hat gezeigt, daß das Traditionspapier zwar das vollkommenste Warenpapier ist, da es am umfassensten in der Lage ist, ein Gut zu vertreten, daß es aber keineswegs in jedem Fall auch das optimale Beförderungsdokument ist. Das Traditionspapier bietet Käufer und Kreditgeber die größte Sicherheit, ist infolgedessen aber auch schwerfällig.

Jedes Verkehrsmittel hat seine spezifischen Vor- und Nachteile - das Flugzeug ist der schnellste,dafür aber auch teuerste Frachtträger und in der Transportkapazität sehr beschränkt, das Schiff ist billig und außerordentlich leistungsfähig, dafür aber langsam -, hat damit aber auch seine typischen Frachtgüter mit eigenen Umsatz- und eigenen Geschäftsformen. Entsprechend unterschiedlich sind die Anforderungen, die an die jeweiligen Beförderungsdokumente und Warenpapiere gestellt werden.

V. Die Beförderungspapiere der Binnenschiffahrt

1. Rechtsgrundlage

Rechtsquelle für das Frachtgeschäft auf Binnengewässern sind in erster Linie die §§ 26 - 77 BSchG sowie die in § 26 BSchG im einzelnen aufgeführten Vorschriften des HBG.

---

1) Riese ZLR 1956 S. 18

Da diese Bestimmungen durchweg dispositiver Natur sind[1], haben Allgemeine Geschäftsbedingungen, die üblicherweise als Verlade- und Transport- oder als Konnossementbedingungen bezeichnet werden, eine erhebliche Bedeutung in der Praxis erlangt.

Obwohl die meisten Schiffahrtsunternehmen ihren Frachtverträgen eigene Hausbedingungen zugrundelegen, lassen sich die gebräuchlichen AGB doch in wenige Hauptgruppen zusammenfassen. Alle lassen sich zurückführen auf die früher verwendeten "Oberrheinischen Konnossementbedingungen". Gekennzeichnet werden die einzelnen Gruppen durch unterschiedliche Nähe[2] zu diesem Ausgangspunkt.

Da alle Typen bei den Beförderungsdokumenten keine Unterschiede aufweisen, können die Abweichungen zwischen den einzelnen Gruppen hier unberücksichtigt bleiben.

Es sind mehrfach Initiative ergriffen worden, das internationale Binnenschiffahrtstransportrecht nach dem Vorbild von CIM, CMR und WA zu vereinheitlichen[3]. Keiner der Entwürfe, die von internationaler Wirtschaftsorganisation ausgehandelt wurden, konnte bei den Mitgliedstaaten die für das Inkrafttreten erforderliche Mehrheit inden und sie sind daher gescheitert.

Parallel zu den supranationalen Bemühungen wurde von einem gemeinsamen Ausschuß der "Union Internationale de la Navigation Fluviale" (UNIF) und der "Arbeitsgemeinschaft der Rheinschiffahrt"[4] also von Standesorganisationen, ein

---

1) Vgl. Helm, Haftung S. 75; Laeuen S. 16; im einzelnen Block S.4f

2) Vgl. die Klassifizierung bei Laeuen S. 16 ff und bei Block S. 25-37, die als Anhang ihrer Arbeit auch Muster der einzelnen AGB-Typen beigegeben hat.

3) Hierüber berichtet ausführlich Block S. 44-69. Entwürfe wurden vorgelegt von der Internationalen Handelskammer Paris, dem Institut für Vereinheitlichung des Privatrechts in Rom, der UN-Wirtschaftskommission in Genf, der Montanunion und der EG-Kommission

4) Block S. 65 ff

Entwurf von einheitlichen Beförderungsbedingungen ausgearbeitet, der in überarbeiteter Fassung am 31. 1. 1964 vorgelegt wurde.

Allgemein eingeführt wurden diese Beförderungsbedingungen in der Binnenschiffahrt allerdings nicht. Seine Ursache hatte dies vor allem in der Unvereinbarheit der Standpunkte zu bestimmten Freizeichnungsklauseln, vor allem dem sogenannten nautischen Verschulden. Außerdem bestanden Unsicherheiten wegen einer Reihe von Begriffen des Binnenschiffahrtsgesetzes[1]. Entgegenstehende, noch immer gültige Kriegsverordnungen für die Binnenschiffahrt, die Verschärfung der höchstrichterlichen Rechtsprechung zur Freizeichnung in HGB, ferner die Einführung eines HGB-Gesetzes in Deutschland, ließen es den Organisatoren der Binnenschiffahrt ratsam erscheinen, die Rechtsentwicklung zunächst einmal abzuwarten und in absehbarer Zeit keine neuen Beförderungsbedingungen auszuarbeiten[2]. Die Rechtszersplitterung im Binnenschiffahrtsrecht wird also weiter anhalten.

Gleichwohl ist der Entwurf von 1964 nicht bedeutungslos. Denn einmal spiegelt er - von den genannten umstrittenen, hier aber nicht interessierenden Punkten einmal abgesehen - das heute überwiegend geübte Verfahren wider, zum andern bietet er sich bei der Neuformulierung von Hausbedingungen als Musterentwurf an. Er kann daher als repräsentatives Beispiel Allgemeiner Geschäftsbedingungen im Binnenschiffahrtsrecht angesehen werden.

2. Ladeschein und Frachtbrief

Die Beförderungsdokumente des Binnenschiffahrtsverkehrs sind der Ladeschein (§ 72 BSchG) und der Frachtbrief (§ 26 BschG i.V. mit § 426 HGB).

---

1) Auskunft der Arbeitsgemeinschaft der Rheinschiffahrt in Duisburg vom 15. 4. 1977

2) Auskunft der Arbeitsgemeinschaft der Rheinschiffahrt vom 15. 4. 1977

Der Ladeschein, in der Praxis meist Konnossement, Rheinkonnossement oder im untechnischen Sinne auch Orderkonnossement[1] genannt, hat große praktische Bedeutung[2]. Anders als im Seefrachtrecht (§ 642 Abs. 1 HGB) erfolgt die Ausstellung nur auf ausdrückliches Verlangen des Absenders[3]. Der Ladeschein ist ein echtes Traditionspapier und daher nicht Gegenstand der vorliegenden Untersuchung.

Der Frachtbrief, auch als Rheinfrachtbrief oder adressiertes Konnossement[4] bezeichnet, wird vom Absender ausgestellt, falls der Frachtführer dies begehrt (§§ 426 Abs.1 HGB, 26 BSchG). Nach den Konnossementbedingungen[5] ist die Ausstellung eines Frachtbriefes allerdings obligatorisch, falls nicht ein Ladeschein erteilt wird. Tatsächlich spielt er in der Binnenschiffahrt allerdings keine große Rolle[6]. Der Frachtbrief begleitet die Güter.Gegenüber den allgemeinen Vorschriften des HGB gelten keine Besonderheiten[7].

In der Praxis sind Formulare gebräuchlich, die sowohl als Frachtbrief wie auch als Ladeschein in Verwendung finden können[8], so daß nur die Art der Ausfüllung über den

---

1) Im Gegensatz zum "adressierten Konnossement" (Frachtbrief) in den Konnossementbedingungen (§ 25) der Fendel-Stinnes Schifffahrt AG, abgedruckt bei Block, Anhang

2) Vgl. Helm, Haftung S. 75

3) Muster von Konnossementformularen bei Block im Anahng, vgl. auch die gebräuchlichen Formulierungen bei Laeuen S. 227

4) S. FN 1

5) Z.B. Ultra-Brag, Neska (Anhang bei Block a.a.O.), Entwurf 1964 § 2 Abs. 1

6) Bartholomeyczik I 7b

7) Mittelstein i. Ehrenbergs Hdb. Bd. VII, 1 S. 136; Bartholomeyczik I 7b

8) Laeunen S. 23

Rechtscharakter des Beförderungsdokuments Aufschluß gibt. Neben dem Ladeschein ist ein Frachtbrief weder üblich, noch notwendig.[1)]

Frachtbriefdoppel sind dem HGB unbekannt und auch im Binnenschiffahrtsgesetz nicht vorgesehen. Da auf Verlangen des Absenders ein echtes Traditionspapier auszustellen ist, besteht für ein Ersatzpapier ohne Traditionsfunktion nach dem Vorbild des Eisenbahnfrachtrechts kein Bedürfnis.

Ist ein Ladeschein nicht ausgestellt worden, kann der Absender sein nachträgliches Weisungsrecht gemäß §§ 26 BSchG, 433 HGB ausüben, ohne hierzu an eine besondere Form gebunden zu sein oder sich durch die Vorlage eines Papiers als berechtigt ausweisen zu müssen.[2)3)]

Vom Originalladeschein werden aufgrund Vereinbarung, aber ohne gesetzliche Pflicht[4)] häufig weitere Ausfertigungen erteilt[5)], denen nur Beweisfunktion zukommt. Eine Zweitschrift des Frachtbriefs für den Absender ist wohl nicht üblich[6)], aber beliebig zulässig[7)]. Zum Beweis des Fracht-

---

1) Vortisch-Zschucke § 72 Anm. 1a

2) Mittelstein a.a.O. S. 197, Ratz in Großkomm. HGB § 433 Anm. 2. Etwas anderes gilt natürlich dann, wenn ein Ladeschein existiert; in diesem Fall muß die Berechtigung zur nachträglichen Weisung gemäß §§ 447 Abs. 2 HGB, 26 BSchG durch Vorlage des Ladescheins nachgewiesen werden, vgl. Bartholomeyczik a.a.O.

3) Dasselbe gilt für die spezielle im BSchG § 37 geregelte nachträgliche Weisung der Wiederausladung

4) Anders als nach § 642 Abs. 1 HGB

5) Vortisch-Zschucke § 72 Anm. 2b; Laeunen S. 27, HGB der Fendel-Stinnes § 25 (Block a.a.O. Anhang)

6) Vgl. Vortisch-Zschucke § 72 Anm. 1a

7) Vgl. Entwurf 1964 § 2 Abs. 2

vertrages ausreichend ist der Schiffsbefrachtungsschein oder Schlußschein[1], in dem der Frachtvertrag schriftlich niedergelegt wird, obwohl er an sich einer bestimmten Form nicht bedarf.

Daß Frachtbriefduplikate nicht gänzlich ungebräuchlich sind, zeigt die Entscheidung des RG LZ 1914 S. 1214[2]. Der Verfrachter hatte dort vom Schiffer sich eine Zweitausfertigung des Frachtbriefs unterschreiben lassen und seinem Käufer ausgehändigt. Die Zweitausfertigung hatte damit nicht die gesetzlich festgelegte Wirkung eines Sperrpapiers erlangt, sie hatte gegenüber dem Frachtführer keine "vinkulierende Kraft", d.h. dieser durfte nachträgliche Verfügungen auch ohne Vorlage des Doppels ausführen. Schadensersatzpflichtig konnte er sich gegenüber dem Empfänger und Papierbesitzer nicht machen.

3. Sonstige Dokumente der Binnenschiffahrt

a) Lieferschein

Gebräuchlich in der Binnenschiffahrt ist ferner ein Papier, das "Lieferschein" genannt wird. Dieses ist nicht zu verwechseln mit der unten noch zu erörternden Warenanweisung.

Auf dem Lieferschein bestätigt der Empfänger die ordnungsgemäße Ablieferung der Waren an ihn[3]. Es handelt sich bei diesem Dokument um eine Urkunde über eine bereits erfolgte Lieferung, also um eine Quittung. Bedeutsam ist ein solches Papier, wenn Ablieferung "fran-

---

1) Vortisch-Zschucke § 72 Anm. 1a; Bartholomeyczik § 72 Anm. 1; Mittelstein a.a.O. S. 135; Müller-Erzbach S. 892

2) Vgl. hierzu auch Mittelstein a.a.O. S. 137; Müller-Erzbach S. 892

3) Mittelstein a.a.O.; Vortisch-Zschucke § 67 Anm. 10; Handelsbräuche ... Nr. 84 und Nr. 85 (S. 77f)

ko Fracht gegen Lieferschein" ausbedungen worden ist. In diesem Fall hat der Absender die noch ausstehende Fracht erst dann zu bezahlen, wenn der Frachtführer ihm die ordnungsgemäße Ablieferung beim Adressaten durch Präsentation eines von diesem unterschriebenen Lieferscheins nachgewiesen hat[1]. Ein in irgendeiner Weise die Ware vertretendes Papier kann der Lieferschein des Binnenschiffahrtsrecht also nicht sein.

b) Verpflichtungsschein - Schlußschein

Der mitunter anzutreffende"Verpflichtungsschein"[2] hat mit § 363 Abs. 1 HGB nicht zu tun. Hierunter ist nach den Gepflogenheiten der Rheinschiffahrt die Vertragsurkunde des von Befrachter und Verfrachter abgeschlossenen Frachtvertrages zu verstehen[3][4]. Verpflichtungsschein ist eine andere Bezeichnung für den oben erwähnten Schlußschein[5].

c) Empfangsschein

Gegenstand der Entscheidung BGH BB 1965 S. 182 war ein Empfangs- oder Verladungsschein, der vom Verfrachter ausgestellt und vom Befrachter unterschrieben wird[6].

Es handelt sich hierbei um eine Empfangsbescheinigung, also eine Urkunde, die die Übernahme der Güter durch den Schiffer beweist, die daneben als Vertragsurkunde eine

---

1) Mittelstein a.a.O.; Vortisch-Zschucke a.a.O.; Handelsbräuche Nr. 49 (S. 53)

2) Handelsbräuche Nr. 15 (S. 31) und Nr. 71 (S. 67)

3) Handelsbräuche Nr. 15

4) Im Gegensatz hierzu versteht Vortisch-Zschucke § 90 Anm. 5 unter einem Verpflichtungsschein ein Havereirevers

5) Oben S. 113

6) Vgl. Trost-Schütz: S. 444

für die Parteien gültige Festlegung der Transportbedingungen[1] enthält. Der Empfangsschein ist damit nur eine Abart des Verpflichtungsscheines.

d) Vortisch-Zschucke[2] erwähnen schließlich noch ein Papier, das "Ladeschein" oder auch "Fahrkonnossement" genannt wird, dessen Original aber im Besitz des Frachtführers verbleibt und schon deswegen mit dem gleichnamigen Traditionspapier nicht gemeinsam haben kann. Die großen Reedereien führen die ihnen übertragenen Frachtaufträge bisweilen nicht selber aus, sondern schließen Unterfrachtverträge ab mit kleinen Schiffseignern, sogenannten Partikulieren. Der "Ladeschein" ist das Beweispapier innerhalb dieses Vertragsverhältnisses, stammt also nicht vom Befrachter und dient auch nicht dem Verkehr mit dem Empfänger.

4. Exkurs: Flößereirecht

Die Flößerei spielt heute keine praktisch bedeutsame Rolle mehr. Lediglich zur Vervollständigung und Abrundung sollen die bei dieser Transportart gebräuchlichen Beförderungsdokumente erwähnt werden.

Rechtsgrundlage der Flößerei ist das "Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Flößerei". Dieses enthält lediglich eine bruchstückhafte Regelung des Frachtvertrages, der daher sich im wesentlichen nach den §§ 425 ff

---

1) In der erwähnten Entscheidung war außer dem Verfrachter auch noch ein Schiffseigner als Vermieter des Schiffes an dem Transport beteiligt. Der Streit ging nach einem Unfall darum, wessen Konnossementbedingungen zwischen den einzelnen Beteiligten anzuwenden seien.

2) § 72 Anm. 2c

3) RGBl 1895 S. 341 i.d.F. des Gesetzes vom 25. 11. 1935 RGBl I S. 1406; abgedruckt bei Nibler-Hofmann-Klein unter C 1b und kommentiert von Vortisch-Zschucke

HGB richtet[1].

Charakteristikum der Flößerei ist die Identität von Beförderungsmittel und Beförderungsgegenstand[2].

Das FlößG erwähnt in § 4 als Frachtpapier den Frachtbrief und den Lieferschein. Unter Frachtbrief wird dabei entsprechend dem allgemeinen Sprachgebrauch das vom Absender ausgestellte die Fracht begleitende und für den Empfänger bestimmte Transportdokument verstanden.

Der Lieferschein wird dagegen vom Frachtflößer[3] ausgestellt und dem Floßführer übergeben. Ebenso wie aus einem Frachtbrief soll der Empfänger aus ihm ersehen, was der Floßführer ihm abzuliefern hat[4]. Er kommt meist anstelle eines Frachtbriefes vor, bisweilen aber auch neben einem solchen, wenn der Frachtflößer sich auf dem Lieferschein die ordnungsgemäße Ablieferung bestätigen lassen will[5].

Mitunter wird auch ein Ladeschein ausgestellt, was nach § 444 HGB ohne weiteres möglich ist. In der Praxis der Flößerei wird dieses Traditionspapier aber meist auch Lieferschein genannt[6]. Hat der "Lieferschein" diese rechtliche Bedeutung, so wird er natürlich vom Frachtflößer dem Absender ausgehändigt. Der Floßführer erhält nur eine Abschrift der Urkunde[7]. Abgesehen von den ungewöhnlichen Bezeichnungen weist das Flößereirecht keine bemerkenswerten Besonderheiten auf.

---

1) Vgl. Vortisch-Zschucke Einl. FlößG Anm. 3b

2) Begriffsbestimmungen bei Vortisch-Zschucke § 1 FlößG Anm. 4

3) Dem Frachtflößer entspricht der Frachtführer des BSchG, er ist also der Unternehmer (Vortisch-Zschucke § 1 Anm. 3); Floßführer ist der "nautische Leiter" (Vortisch-Zschucke § 1 Anm. 1), meist also ein Arbeitnehmer des Frachtflößers

4) Vortisch-Zschucke § 4 Anm. 1; Mittelstein in Ehrenbergs Hdb. Bd. VII, 1 S. 444

5) Vortisch-Zschucke § 4 Anm. 1

6) Vortisch-Zschucke § 4 Anm. 1; Mittelstein a.a.O.

7) Vortisch-Zschucke § 4 Anm. 1

VI. Speditionsdokumente

1. Aufgabe und Bedeutung

Spediteurdokumente sind die Vertragsurkunden des Speditionsgeschäftes. Sie werden vom Spediteur für den Versender ausgestellt und erbringen Beweis für den Inhalt des Speditionsvertrages und die Übernahme der Güter zur Beförderung. Darüberhinaus können sie bei entsprechender Ausgestaltung Bedeutung erlangen für die Abwicklung der Spedition.

Speditionspapiere sind demnach Versandpapiere, aber keine Transporturkunden. Sie sind von diesem ebenso scharf und klar zu trennen wie die bloße Vermittlung der Beförderung von deren Durchführung selbst.

Wenn gleichwohl die Speditionsdokumente hier im Rahmen der Frachtpapiere erörtert werden, dann deswegen, weil sie im Handelsverkehr eine solche funktionale und praktische Nähe zu den Frachturkunden aufweisen und deren Rolle so weitgehend übernehmen, daß es sachgerecht erscheint, sie in diesem Zusammenhang zu behandeln.

Ausschlaggebend hierfür ist nicht so sehr, daß wegen des Selbsteintrittsrechts des Spediteurs nach § 412 HGB die Grenzen zwischen beiden Geschäftszweigen in der Rechtswirklichkeit fließend sind[1)], zumal tatsächlich auch jeder Spediteur einen Fuhrpark unterhält. Die Speditionspapiere stehen vielmehr deswegen in einer engen Beziehung zu den Transportdokumenten, weil sie diese da zu ersetzen haben, wo jene aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen nicht ausgestellt werden können.

Anders als das internationale Transportrecht mit Kraftfahrzeugen verfügt das nationale nicht über eine Urkunde, das die Qualifikation eines Warenpapiers im hier verstandenen Sinne haben könnte. Falls der Versender

1) Über die praktische Bedeutung des Selbsteintritts vgl. Wolters a.a.O.

aus irgendwelchen Gründen für die vereinbarte Zahlungsabwicklung ein Sperrpapier benötigt, kann ein Speditionsdokument die Lücke schließen.

Wenn Absender einen Transport nicht selber organisieren, sondern sich hierzu der Vermittlung eines Spediteurs bedienen, tun sie dies, um einmal dessen besondere Erfahrung auszunutzen,ohne die komplizierte internationale Beförderungen kaum zu bewerkstelligen sind, aber auch deswegen, weil der Spediteur in der Lage ist, kostengünstige Sammeltransporte zusammenzustellen. Frachtpapiere werden bei dieser Beförderungsart nicht für das einzelne Frachtstück des jeweiligen Absenders sondern einheitlich für die ganze Ladung ausgestellt. Will der Versender aus Kostengründen einen Sammeltransport in Anspruch nehmen, muß er aber nach den Abmachungen mit seinem Käufer ein Dokument übergeben, aus dem der Beginn des Transportes sich ergibt, kann unter Umständen eine Bescheinigung des Spediteurs diesen Zweck erfüllen.

Schließlich wird dem Spediteur häufig die Durchführung solcher Transporte anvertraut, für die eine Transportkette unter Verwendung verschiedener Verkehrsmittel, Umladungen und unter Einschaltung von Zwischen- und Empfangsspediteuren aufgestellt werden muß. Im Verlaufe eines solchen Beförderungweges sind verschiedene Frachtdokumente auszustellen, die unter Umständen erst an den jeweiligen Zwischenstationen gezeichnet werden können. Gegen Ablieferung des Gutes beim ersten Frachtführer kann der Absender kein Dokument erhalten, das den Beförderungsweg bis zur Niederlassung des Käufers aufweist.

Stellvertretend für die einzelnen Frachtpapiere erhält der Versender vom Spediteur eine Urkunde, aus der sich eine lückenlose Transportkette bis zum Käufer ergibt und die schon diesen als letzten Empfänger ausweist.

Spediteurpapiere in dieser Verwendungsform sind Vorläufer der seit neuestem eingeführten Dokumente des kombinierten Transportes, mit dem die zutage getretenen Schwächen der Spediteurdokumente überwunden werden sollen. Davon wird unten noch die Rede sein.

Spediteurpapiere werden schließlich bisweilen auch deswegen benutzt, weil in ihnen Angaben vor dem Käufer geheimgehalten werden können, die in Frachtdokumenten aufzunehmen wären[1].

Im Verhältnis Verkäufer - Käufer ersetzen also Speditionspapiere nicht vorhandene Frachtpapiere oder repräsentieren verschiedene existierende.

Spediteurpapiere kommen in allen rechtlichen Schattierungen vor, die auch bei den Transportpapieren zu beobachten waren: als reine Beweispapiere, als Sperrpapiere bis hin zu solchen wertpapiermäßig aufgemachten Urkunden, die volle Konnossementsfunktionen übernehmen sollen.

Betont werden muß aber, daß in allen Fällen diesen Urkunden lediglich speditionelle Pflichten und spedition̈lle Haftung zugrundeliegt und sie daher schon in der Grundkonstellation von den Frachtpapieren unterschieden sind.

2. Rechtsgrundlage der Spediteurdokumente

Das Speditionsrecht[2], geregelt in den §§ 407 - 415 HGB und ergänzt durch die im Range von HGB[3] geltenden

1) Hierauf weist Scharlibbe a.a.O. S. 79 hin

2) Im internationalen Bereich gilt noch kein einheitliches Speditionsrecht, Entwürfe von Unidroit sind aber in Arbeit. Hierüber berichtet Schmidt-Loßberg a.a.O. S. 137

3) Bezüglich Charakter und Geltung der HGB vgl. nur Baumbach-Duden § 415 Anh. § 1 ADSp; Krien § 2 Anm. 1-7; Helm in Großkomm. HGB § 415 Anh. I Anm. 3-6

Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen, enthält keine Regelung der Spediteurdokumente.

Erwähnt, aber nicht definiert ist in § 7c ABSp eine vom Spediteur erteilte Empfangsbescheinigung, die die Bedeutung einer Quittung mit eingeschränktem Beweiswert hat, nämlich nur für die Übergabe der Güter[1]; ohne zusätzliche Vereinbarung ist sie nicht geeignet, Waren in befriedigender Weise zu vertreten.

In der Vergangenheit entwickelten Speditionsfirmen hauseigene Papiere, die den Belangen des einzelnen Unternehmers angepaßt waren und infolgedessen uneinheitlich ausfielen[2]. Es bildeten sich jedoch zwei Grundtypen heraus: die Spediteurübernahmebescheinigung als nicht begebbares Dokument, deren Wirkungsweise der des Eisenbahnfrachtbriefdoppels entsprechen sollte, und das Spediteurkonnossement, dem als negoziables Papier eine Rolle vergleichbar der des Seekonnossements zugedacht war.

Die FIATA[3], die internationale Standesorganisation der Spediteure, bemühte sich um die internationale Vereinheitlichung der Dokumente. Die Standardisierung bezweckte nicht zuletzt die Aufwertung der bis dahin nicht sonderlich geschätzten Spediteurpapiere im Bankverkehr[4].

Die FIATA entwickelte drei Spediteurpapiere[5]: das FCR-Dokument (Forwarding Agents Certificate of Receipt) als internationale Spediteurübernahmebescheinigung, das FCT-Dokument (Forwarding Agents Certificate

---

1) Krien § 7 Anm. 8

2) Scharlibbe a.a.O. S. 65

3) Fédération Internationale des Associations des Transporteurs et Assimilés, mit Sitz in Zürich

4) Scharlibbe a.a.O. S. 66

5) Als viertes das FWR als Lagerpapier

of Transport) als begebbare Urkunde und das FBL[1] (FIATA Combined Transport Bill of Lading). Letzteres wird zwar ausschließlich von Mitgliedern des Spediteurverbandes ausgegeben, es handelt sich aber gleichwohl inhaltlich um ein Transportpapier, da der Spediteur in der Eigenschaft eines Combined Transport Operators tätig wird, also Frachtführerpflichten übernimmt.

Die Benutzung dieser Papiere ist für die Spediteure nicht obligatorisch, wird aber von den der FIATA angeschlossenen nationalen Spediteurverbänden[2] empfohlen. Die Formulare können nur von der FIATA über ihre Unterorganisationen und nur von deren Mitgliedern bezogen werden. Hierdurch wird sichergestellt, daß nur renommierte Unternehmen diese Papiere ausstellen. Hierin zeigt sich wieder das Bemühen der FIATA, ihren Dokumenten internationale Wertschätzung zu verschaffen. Denn letztlich ist jedes Papier so gut, wie die Unterschrift seines Ausstellers.

Es kann nicht ausgeschlossen werden, daß neben den FIATA Dokumenten auch noch solche mit lediglich hausinterner Bedeutung im Umlauf sind, die von den Standardformen abweichen.

Gleichwohl wird im folgenden ausschließlich von den FIATA-Dokumenten ausgegangen, weil diese am verbreitesten sind und als typisch gelten können.

---

1) Alle abgedruckt in einer von der FIATA herausgegebenen Broschüre, außerdem bei Krien unter Nr. 6530 hier Anlagen 3-6

2)In Deutschland: Bundesverband Spedition und Lagerei, Bonn

3. Das FCR-Dokument

a) Zielsetzung, Entstehung, Aufmachung

Das FCR wurde im Jahre 1955 von der FIATA als internationale standardisierte Spediteurübernahmebescheinigung eingeführt[1].

Das FCR ist mit der ausdrücklichen Zielsetzung[2] geschaffen worden, dem Speditionsgeschäft ein Papier zur Verfügung zu stellen, wie es das Eisenbahnfrachtrecht in Gestalt des Frachtbriefdoppels besitzt.

Das FCR[3] ist in englischer und deutscher Sprache gefaßt. Es wird ausgestellt in einem Original für den Versender und drei Kopien. Diese tragen den Vermerk "non negotiable", womit klargestellt werden soll, daß sie nicht zur Weitergabe an den Empfänger bestimmt sind, ihr Besitz die Sperrwirkung nicht auslösen kann.

Die erste Kopie erhält der Versender, damit er nach Weitergabe des Originaldokuments eine Unterlage behält. Die beiden anderen Kopien verbleiben beim Spediteur.

Das FCR enthält neben den selbstverständlichen Angaben über Auftraggeber und Adressat eine Rubrik für die Individualisierung des zu versendenden Gutes nach Zeichen, Nummern, Verpackung und Beschreibung der Ware, Maß und Gewicht, ferner den aus-

---

1) Zur Entstehungsgeschichte vgl. Scharlibbe a.a.O.

2) Scharlibbe S. 75; Eisemann AWD 1956 S. 177; Necker AWD 1957 S. 31

3) Muster bei Krien unter Nr. 6530, bei Scharlibbe S. 71, sowie im Anhang als Anlage 4

drücklichen Hinweis, daß Inhalt, Maß und Gewicht aus den Angaben des Absenders übernommen worden seien.

Mit seiner Unterschrift bestätigt der Spediteur, die beschriebene Ware in äußerlich guter Beschaffenheit übernommen zu haben mit der unwiderruflichen Weisung, diese an den im FCR genannten Empfänger zu befördern oder zu dessen Verfügung zu halten. Wesentlich ist der Zusatz, daß die einmal erteilte Weisung nur gegen Rückgabe des Originaldokuments widerrufen oder abgeändert werden könne und auch nur soweit und solange, als der unterzeichnende Spediteur seinerseits das frachtrechtliche Verfügungsrecht über die Sendung ausüben könne.

Das FCR enthält desweiteren den Vermerk, die Durchführung des Auftrages erfolge aufgrund der üblichen Allgemeinen Geschäftsbedingungen. Auf dem von den deutschen Spediteuren verwendeten Formular sind infolgedessen auf der Rückseite die ADSp abgedruckt.

b) Rechtliche Bedeutung

Das FCR wurde konzipiert und von der Speditionspraxis begrüßt[1)] als ein "echtes Sperrpapier" also als ein Dokument, das dem Eisenbahnfrachtbriefdoppel gleichwertig sei.

Dieses wird nach allgemeiner Überzeugung als ein Warenpapier angesehen, das zwar nicht in vollkommener Weise wie ein Traditionspapier, wohl aber in einem an den Bedürfnissen dieses Verkehrszweiges gemessen ausreichendem Maße die Ware zu vertreten imstande ist. Fraglich ist, ob das auch für das

FCR gilt.

aa) Empfangsbestätigung

Mit seiner Unterschrift bestätigt der Spediteur, Waren vom Versender zur Beförderung an den Empfänger übernommen zu haben. Das FCR erbringt keinen Beweis dafür, daß ein Frachtvertrag zugunsten des Empfängers bereits abgeschlossen ist, sondern nur dafür, daß der Spediteur solche abzuschließen sich verpflichtet hat. Beginn und Abwicklung des Transportes ergeben sich aus dem FCR nicht, nicht das Verkehrsmittel und nicht der frachtrechtliche Empfänger.

Wenn ein Papier die Ware vertreten soll, muß es möglichst verbindliche Angaben über Gattung, Menge und Beschaffenheit der übernommenen Güter enthalten. Die inhaltliche Beschreibung der Waren im FCR erfolgt laut Aufdruck auf dem Formular und gemäß § 7c ADSp ohne Gewähr, also ebenso wie im Eisenbahnrecht. Die Bescheinigung, die Ware in äußerlich guter Beschaffenheit übernommen zu haben, lehnt sich an § 643 Nr. 8 HGB an, geht über die unverbindliche Kennzeichnung nach Gattungsmerkmalen (§ 56 Abs. 1d EVO, Art. 6 § 6d CIM), wie sie im Eisenbahnfrachtrecht üblich ist, hinaus.

Gleichwohl bestehen gravierende Unterschiede zwischen den Angaben in einem Frachtpapier und einem FCR. Denn die Beschreibung der Güter dient ja nicht nur der gewiß auch notwendigen Information des Empfängers, sie hat vor allem Beweisbedeutung bei der Ermittlung von Transportschäden. Der Empfänger kann gemäß § 435

HGB[1] nach Ankunft der Güter am Ablieferungsort vom Frachtführer Ersatz für alle Schäden verlangen, die infolge der Beförderung entstanden sind. Es besteht eine Vermutung für eine Beschädigung auf dem Transport, wenn die Güter in einem anderen als dem beschriebenen Zustand beim Empfänger eintreffen. Sind die Angaben in einem Frachtpapier verbindlich, kann der Käufer und Empfänger sicher sein, entweder das Gut in ordnungsgemäßem Zustand ausgeliefert zu bekommen oder aber in Höhe des Minderwertes Schadensersatz vom Frachtführer zu erhalten.

Demgegenüber ist der Empfänger nicht Beteiligter[2] oder Drittbegünstigter des Speditionsvertrages und kann aus diesem keinerlei eigene Ansprüche für sich herleiten. Zudem ist der Spediteur nach § 408 Abs. 1 HGB auch seinem Vertragspartner nur für die sorgfältige Auswahl und Unterrichtung des Frachtführers verantwortlich. Im Verhältnis Spediteur-Empfänger sind damit die im FCR enthaltenen Angaben bedeutungslos bis an die Grenze des § 826 BGB. Abgesehen von diesem Sonderfall bestehen für den Empfänger keine Möglichkeiten, den Spediteur wegen seiner Angaben über die Güter beim Wort zu nehmen.

bb) Sperrfunktion

Sperrfunktion hat ein Papier, wenn dessen Besitzer sicher sein kann, daß das übernommene Gut an niemanden anders ausgeliefert werden

---

1) Entsprechend §§ 95, 72 Abs. 11 EVO

2) Helm in Großkomm. §§ 407 - 409 Anm. 12

wird, als den im Dokument selbst genannten Empfänger.

aaa) Wenn nach den FCR-Bestimmungen bei nachträglichen Weisungen das FCR vorzulegen ist, ist damit keine frachtrechtliche Verfügungsbefugnis etwa i.S. des § 433 HGB blockiert. Gesperrt werden kann vielmehr nur eine Dispositionsmöglichkeit, die dem Versender selbst zusteht, also das speditionsrechtliche Weisungsrecht[1] gemäß §§ 408 Abs. 1 S. 2 HGB, 11a ADSp. Das frachtrechtliche Verfügungsrecht liegt beim Spediteur als Absender, allerdings hat dieser es nach den Weisungen seines Auftraggebers auszuüben.

Ohne Vorlage des FCR darf der Spediteur weder von dem Abschluß eines noch einzugehenden Frachtvertrages Abstand nehmen, noch darf er einen bereits geschlossenen Frachtvertrag abändern oder an einem Umladeplatz die Weiterbeförderung verhindern.

FCR und Frachtbriefdoppel sperren verschiedene Weisungsbefugnisse, gleichen sich aber im Ergebnis darin, daß die ursprünglich vorgesehene Beförderungsrichtung nicht abgeändert werden darf, wenn die Urkunden nicht beigebracht werden können.

bbb) Die Sperrfunktion des Frachtbriefdoppels beruht auf objektivem Gesetzesrecht (§ 72 Abs. 7 S. 1 EVO). Eine unter Verletzung

---

1) Vgl. hierzu Schlegelberger-Schröder § 408 Rdn. 17

dieser Vorschrift befolgte Weisung löst kraft ausdrücklicher Anordnung in § 72 Abs. 7 S. 2 EVO einen Schadensersatzanspruch des Empfängers gegen die Bahn aus. Diese Sanktion bewirkt die praktische Effektivität der Sperrwirkung. Denn wegen dieser Folgen wird die Bahn schon im eigenen Interesse die Einhaltung der Vorlagepflicht beachten. Andererseits bleibt die Rechtsstellung des Empfängers wenigstens wirtschaftlich gewahrt, da er, wenn schon nicht einen Auslieferungsanspruch, so doch eine Geldforderung gegen einen solventen Schuldner erwirbt.

Die aus der Verwendung des FCR-Dokuments sich ergebende Weisungsbefugnis beruht demgegenüber auf vertragliche Abmachung. Es erscheint schon fraglich, ob eine solche vertragliche übernommene Pflicht eines Privaten mit derselben Rigorosität eingehalten wird wie die gesetzliche von einem nach öffentlich-rechtlichen Grundsätzen arbeitenden Unternehmen, und ferner, ob der Verkehr auf die Einhaltung dieser selbst auferlegten Beschränkung dasselbe Vertrauen entgegenbringt.

Wesentlicher für die Beurteilung dieser Sperrfunktion ist aber die Frage, ob die Ausführung von Weisungen, die unter Verletzung des Vorlagegebotes erteilt sind, beim FCR lediglich verboten sind, oder ob solche Verstöße auch Sanktionen nach sich ziehen.

Scharlibbe[1] ist der Ansicht, daß ein Spediteur, der ohne Vorlegung des FCR-Dokuments Weisungen seines Auftraggebers beachtet, sich der "Gefahr von Schadensersatzansprüchen" aussetze. Unbeantwortet bleibt aber die Frage, worin eine solche zweifellos sinnvolle und vielleicht auch beabsichtigte Rechtsfolge ihre Grundlage findet.

Eine ausdrückliche Schadensersatzregelung enthält das FCR selbst nicht. Auch die ADSp., die ergänzend heranzuziehen sind, schweigen.

Im Gegensatz zum Frachtvertrag ist der Empfänger nicht Beteiligter[2] oder Drittbegünstigter des Speditionsvertrages, kann aus ihm folglich grundsätzlich auch keinerlei Ansprüche für sich herleiten[3].

Hieran ändert auch die Verwendung des FCR-Dokuments nicht. Dies bewirkt nicht die Umwandlung in ein atypisches Speditionsgeschäft, aus dem dem drittbegünstigten Empfänger eigene Leistungsansprüche herzuleiten wären. Mit dem Gebrauch des FCR-Papiers wird nur das speditionelle Weisungsrecht, das nach §§ 408 Abs. 1 S. 2 HGB, 11a ADSp keinerlei Be-

---

1) a.a.O. S. 77

2) Helm in Großkomm. HGB §§ 407 - 409 Anm. 12

3) Auch beim Eisenbahnfrachtvertrag sind die SChadensersatzansprüche des Empfängers keine vertragliche, vgl. im einzelnen oben S. 83

schränkungen unterliegt, an eine bestimmte Form gebunden und damit begrenzt. Hieraus erwachsen aber dem Empfänger noch keine Rechte.

Ein vertraglicher Schadensersatzanspruch läßt sich damit einzig aus den noch verbleibenden rechtlichen Gesichtspunkten der Verletzung einer Schutzpflicht herleiten. Fraglich ist aber, ob der FCR-Vertrag Schutzwirkungen zugunsten des Empfängers entfaltet. Um einer Auslieferung dieser Art von Ansprüchen entgegenzutreten, war es bisher ganz herrschende Meinung in Rechtsprechung[1] und Literatur[2], daß ein solcher Vertragstyp tatbestandsmäßig voraussetze, daß der Gläubiger für das Wohl und Wehe des Dritten mitverantwortlich sein müsse, ihm also Schutz und Fürsorge schulde. Dieser personenrechtliche Einschlag war bisher kennzeichnend. Hiervon ist der BGH in seiner Entscheidung NJW 1977 S. 1916[4]

---

1) BGH NJW 1959 S. 1676; BGH Z 49, 350 (353) m.w.N. früher auch schon von RGZ 91, 21 (24), 102, 231 (234); 127, 218 (222) der Sache nach anerkannt

2) Palandt-Heinrichts § 328 Anm. 2b; Erman-Westermann § 328 Rdn. 12; Soergel-Schmidt vor § 328 Rdn. 14; Ballhaus in RGRK § 328 Rdn. 82 f; Esser I § 54 I 1; Larenz I § 17 II (S. 186)

3) BGHZ 51, 91 (96); 56, 269 (273); NJW 59, S. 1676; NJW 70 S. 40 BGHZ 66, 51 (57)

4) = BB 1977 S. 1371; vgl. aber für den Umfang der Schutzpflicht beim Einziehungsermächtigungsverfahren aufgrund von Lastschriften auch BGH NJW 1977 S. 2210

jedoch abgerückt. Nach Auffassung des BGH soll nach Treu und Glauben bei Massengeschäften eines bestimmten Typs mit einem einheitlichen praktizierten Verfahren der Dritte schon dann in den Schutzbereich des betreffenden Schuldverhältnisses einbezogen werden, wenn das Verfahren für diesen bestimmte typische Risiken in sich berge.

Es braucht hier nicht untersucht zu werden, inwieweit dieser Entscheidung generell beizupflichten ist. Zuzustimmen ist ihr jedenfalls darin, daß der personenrechtliche Einschlag nicht begriffsnotwendig Merkmal des Vertrages mit Schutzwirkung zugunsten Dritter sein muß. Auf ihn kann es dann nicht ankommen, wenn, wie beim FCR-Geschäft, eine bestimmte Vertragsausgestaltung von den Parteien erkennbar deswegen gewählt wird, um einen anderen zu schützen.

Im Eisenbahnfrachtrecht hat das Frachtbriefdoppel ohne Zweifel auch heute noch in seinerursprüngliche Funktion als Ausweispapier Bedeutung. Die unübersehbare Vielzahl der Beförderungsfälle in diesem Verkehrsbereich, das hieraus notwendigerweise resultierende Unpersönliche der Vertragsbeziehungen, andererseits Klarheit und Einfachheit des Geschäftsganges erfordern ein unkompliziertes, schematisiertes und sicheres Verfahren bei der Erteilung nachträglicher Verfügungen des Absenders.

Das FCR ist einzig um der Sperrfunktion

willen geschaffen worden. Das normale Speditionsgeschäft bedarf keines Berechtigungspapiers. Die Ausstellung eines FCR ist nirgends vorgeschrieben. Während das Frachtbriefdoppel für jedes Eisenbahnfrachtgeschäft ausgestellt, aber als Sperrpapier nur in wenigen Fällen tatsächlich verwendet werden wird, wird ein FCR nur dann erteilt, wenn der Versender es für das Geschäft mit seinem Käufer wirklich benötigt, wenn also eine entsprechende Zahlungsabwicklung vereinbart ist.

Die Sperrfunktion ist damit nicht lediglich eine Nebenwirkung, die sich aus einer an sich primären Bedeutung als Ausweis ergibt und für die Abwicklung des Kaufvertrages nur nutzbar gemacht wird. Die Sperrwirkung ist beim FCR Inhalt und Zweck, um sie geht es den Parteien allein, wenn sie die Ausstellung einer solchen Urkunde vereinbaren. Die Einbeziehung des Empfängers in den Schutzbereich des Speditionsvertrages ist nicht wie sonst unvermeidbarer Nebeneffekt eines Geschäftes mit einer ganz anders gelagerten Zielsetzung, die Verwendung des FCR hat keinen anderen Sinn, als den Empfänger in den Schutzbereich des Vertrages hineinzuziehen. Die Schutzwirkung besteht also, weil sie gewollt ist.

Nach dem Vertragszweck ist der Speditionsvertrag in Gestalt des FCR-Geschäfts ein Vertrag mit Schutzwirkung zugunsten Dritter. Eine Verletzung der Vertragspflicht

bei Erteilung nachträglicher Weisungen begründet eine Schadensersatzpflicht des Spediteurs gegenüber dem im Dokument als Empfänger bezeichneten Dritten, wenn dieser sich im Besitz der Urkunde befindet.

Der Schadensersatzanspruch ist ein vertraglicher.Haftungsmaßstab und Schadensumfang richten sich auch gegenüber dem geschützten Dritten nach den zwischen Spediteur und Absender ausgemachten Vereinbarungen[1]. Da die ADSp dem Vertrag zugrundeliegen, richtet sich die Haftung des Spediteurs gegenüber dem Empfänger nach den §§ 51 ff ADSp.

ccc) Die Sperrwirkung des FCR funktioniert nur dann wirklich, wenn der Absender den durch die Hingabe des FCR-Dokuments bedingten Verlust der Weisungsbefugnis nicht unterlaufen kann. Eine Schwäche aller Spediteurdokumente besteht darin, daß neben ihnen vielfach Frachtpapiere existieren, die über Transportverträge ausgestellt worden sind, die der Spediteur in Ausführung des ihm übertragenen Beförderungsauftrages abgeschlossen hat. Diese Frachtpapiere vermitteln möglicherweise ein eigenes frachtrechtliches Weisungsrecht und einen unmittelbaren Zugriff auf die Güter selbst; dieses Weisungsrecht ist das wirkungsvollere, da es sich gegen den unmittelbar besitzenden Frachtführer richtet.

Das FCR kann folglich die ihm übertragene Aufgabe nur dann erfüllen, wenn die Frachtpapiere und die hieraus resultierenden Verfügungsmöglichkeiten "neutralisiert" sind. Die unwiderrufliche Weisung an den Spediteur geht ins Leere, wenn in den Frachtpapieren der Versender als Absender genannt wird und dieser die Dokumente in die Hände bekommt.[1)]

Handelt es sich bei dem Beförderungsdokument um ein Sperrpapier, reicht es aus, wenn der Spediteur sich als Absender im Frachtbrief einträgt und das Doppel in seinem Besitz behält. Ist dagegen das Frachtpapier ein echtes Traditionspapier - also regelmäßig, wenn die Beförderung über See erfolgt -, das zur Inempfangnahme der Güter zurückgegeben werden muß (§§ 654 Abs. 1 HGB, 448 HGB, 26 BSchG), so muß der Hauptspediteur einem Empfangsspediteur am Zielort die Dokumente zusenden und ihn veranlassen, die Güter sich ausliefern zu lassen und deren Weitertransport an den Empfänger zu besorgen.

Unschädlich ist demgegenüber, wenn der Empfänger die Transportpapiere erhält. Wenn dies aber möglich und tunlich ist, dann kann auf die Ausstellung des FCR ohnehin völlig verzichtet werden, weil ihm in diesem Fall keine Bedeutung mehr zukommt.

---

1) So auch Scharlibbe a.a.O. S. 77

cc) Wertpapierrechtliche Eigenschaften

Was über die wertpapierrechtlichen Eigenschaften des Frachtbriefdoppels, insbesondere über den vorhandenen oder geltenden Charakter als Legitimationspapier gesagt wurde, gilt uneingeschränkt auch für das FCR. Nicht aus der Urkunde selbst, sondern aus § 11a ADSp ergibt sich, daß allein der Auftraggeber, nicht jeder Inhaber[1] des Papiers nachträgliche Weisungen erteilen kann. Nur ist die Ausübung dieses Rechts von der Vorlage des Papiers abhängig.

dd) Dingliche Wirkung der FCR-Übergabe

Die Warenpapiereigenschaft des Frachtbriefdoppels beruht wesentlich darauf, daß der Verkehr in der Übergabe eines solchen Papiers bei Verwendung der Klausel "Kasse gegen Frachtbriefdoppel" die stillschweigende Abtretung des Herausgabeanspruchs gemäß §§ 929, 931 BGB sieht. Dieser Handelsbrauch macht das Duplikat zwar nicht zum Traditionspapier, rückt es aber doch in seine Nähe und läßt es in der Hand des Empfängers zu einem wirtschaftlich gleichwertigen Dokument werden.

Eine entsprechende allgemeine Rechtsüberzeugung hat sich an die Übergabe des FCR-Papiers nicht knüpfen können.

Dies ist überraschend, weil das FCR in enger Anlehnung an das Frachtbriefdoppel entwickelt wurde und damit unterstellt werden kann, daß es nach den Vorstellungen seiner Schöpfer auch alle dessen Rechtswirkungen aufweisen sollte.

---

1) So aber zu Unrecht Necker AWD 1957 S. 31, der das Weisungsrecht als in dem FCR verbrieft ansieht und das FCR deswegen als Inhaberpapier qualifiziert

Von einer solchen "Traditionswirkung" ist selbst in den Abhandlungen[1] nicht die Rede, in denen das neugeschaffene Dokument überaus positiv dargestellt wird und die erkennbar die Tendenz verfolgen, das FCR im Handel durchzusetzen.

Es erscheint nicht überflüssig, den Gründen für das Fehlen einer entsprechenden Verkehrsanschauung nachzugehen.

Denn bei den Untersuchungen zum Eisenbahnfrachtbriefdoppel hat sich gezeigt, daß der dort zu beobachtende Handelsbrauch keinesfalls willkürlich entstanden ist, sondern als rechtliche Bewertung einer tatsächlich eigentümerähnlichen Stellung des Empfängers zu verstehen war.

Es liegt deshalb nahe, daß die abweichende Beurteilung des FCR nicht allein aus seiner geringen Verbreitung resultiert oder seinen Grund darin findet, daß das Dokument zu kurze Zeit im Verkehr wäre, als daß sich allgemeine und typische Verwendungsformen hätten herausbilden können.

Mehr als diese äußeren Umstände dürften spezifische Schwächen des FCR der Bildung des betreffenden Handelsbrauchs entgegenstehen.

Güter, die auf die Eisenbahn verladen sind, können in jedem Fall und ohne rechtliche Schwierigkeiten nach § 931, 929 BGB übereignet werden.

---

1) Scharlibbe a.a.O.; DVZ 1955 a.a.O.; Eisemann AWD 1956, S. 117 f

Bei Waren, die von einem Spediteur zur Beförderung übernommen worden sind, tauchen demgegenüber bei der Eigentumsübertragung Schwierigkeiten auf, die aus dem Nebeneinander von Fracht- und Speditionspapieren herrühren.

Denn nach Auffassung des Bundesgerichtshofs[1], die in der Literatur[2] Zustimmung findet, steht die Übereignung nach §§ 929, 931 unter der negativen Voraussetzung, daß über die Sache kein Traditionspapier ausgestellt ist. Da der Herausgabeanspruch hier in dem Papier verkörpert ist, bleibt er untrennbar mit diesem verbunden und kann ohne gleichzeitige Übergabe des Wertpapiers nicht abgetreten werden. Selbst wenn die Parteien des Kaufvertrages mit der Übergabe des FCR-Dokuments den Eigentumsübergang an den auf dem Transport befindlichen Waren ausdrücklich vereinbaren, so hängt doch der Eintritt dieses angestrebten Erfolges von dem diesen vielfach unbekannten Umstand ab, mit welchem Verkehrsmittel und mit welchem Dokument im Einzelfall die Beförderung durchgeführt wird.

Das schließt natürlich nicht aus, daß in vielen Fällen der gewollte Eigentumswechsel gelingt. Die Abhängigkeit von der jeweiligen

---

1) BGHZ 49, 160 (163); BGH LM § 931 BGB Nr. 1; BG H NJW 1977 S. 499 (501) ausdrücklich für das FCR

2) Pikart in RGRK § 931 Rdn. 22; Palandt-Bassenge § 931 Anm. 3c; Soergel-Mühl § 931 Rdn. 10, Staudinger-Berg § 931 Rdn. 8; Erman-Westermann § 931 Rdn. 8

Transportart aber verhindert die für die Bildung eines Handelsbrauches notwendige gleichmäßige Beurteilung aller äußerlich gleichgelagerter Fällte. Die Wirkungen der Übergabe eines FCR richten sich nach den Gegenbenheiten der konkreten Fallgestaltung und entziehen sich damit der Standardisierung.

Der beim Frachtbriefdoppel zu beobachtende Handelsbrauch baute, wie oben im einzelnen dargelegt wurde,auf zwei Elementen auf, der vermögensrechtlichen Zuordnung nach Auffassung der Kaufmannschaft und der rechtlichen Anerkennung einer faktisch ungefährdeten Position.

Mit der Aushändigung des Frachtbriefdoppels erhält der im Frachtbrief genannte Empfänger die "Fülle der ausschließlichen Machtbefugnisse"[1], die man als den Inbegriff des Eigentums ansieht.

Diese Rechtsposition gründete sich nicht allein darauf, daß die einmal erteilte Weisung mit Weggabe des Doppels unwiderruflich geworden ist. Sie beruhte vielmehr auf dem Zusammenspiel von Sperrwirkung und frachtrechtlichen Vorschriften: der nur noch durch die Ankunft der Güter bedingte eigene Auslieferungsanspruch des Adressaten gegen die Bahn ließ diesen als den eigentlichen Herren über die Güter erscheinen.

Demgegenüber vermittelt das FCR dem Empfänger keinen Auslieferungsanspruch. Sollte ein solcher sich aus einem zu seinen Gunsten geschlos-

1) OLG Hamburg, Hans GZ 1923 S. 150 (151)

senen Frachtvertrag ergeben, so hat er doch unmittelbar mit dem FCR nichts zu tun.

Werden die Waren an einen Empfangsspediteur gesandt, mit der Weisung, sie an den Empfänger weiterzuleiten, ist zwar dieser Spediteur dem Hauptspediteur verpflichtet, diesem Auftrag nachzukommen, aber der Adressat kann von sich aus nicht Auslieferung verlangen oder sonstige Weisungen erteilen. Der Zugriff des FCR-Inhabers auf die Waren beginnt erst, wenn er sie tatsächlich in Besitz genommen hat oder ein Dritter sie zu seiner Verfügung hält.

c) Praktische Bedeutung

Entgegen den optimistischen Prognosen[1] hat das FCR im Handelsleben nicht die Bedeutung erlangt[2], die seine Schöpfer ihm zugedacht hatten. Gegenstand von Gerichtsentscheidungen war das FCR, soweit ersichtlich, nur einmal[3]:

Dort war ein Kaufvertrag auf der Grundlage Akkreditiv gegen Faktura und FCR abgeschlossen worden. Das Gut wurde auf Konnossement, das an Order des Empfangsspediteurs ausgestellt war, verschifft. Der Käufer bekam lediglich das FCR. Der Empfangsspediteur verweigerte wegen eines Spediteurpfandrechts die Auslieferung des Frachtgutes an den Käufer und verwertete schließlich die Waren. Die Klage des Käufers auf Schadensersatz wegen angeblicher Eigentumsverletzung wurde vom BGH abgewiesen, weil der Kläger aus den oben dargelegten Gründen nicht nach §§ 929, 931 BGB hatte Eigentum erlangen können.

---

1) Scharlibbe a.a.O. S. 79; DVZ 1955 Nr. 112

2) Pongratz S. 75

3) BGH NJW 1977 S. 499

Zwei andere BGH-Entscheidungen[1] aus neuerer Zeit betrafen Spediteurübernahmebescheinigungen. Diese hatten aber nicht die Aufgabe, ein Versandpapier zu ersetzen. Vielmehr wurden nach der Akkreditivabrede diese neben einem Frachtbriefdoppel bzw. Konnossement verlangt. Der Käufer hatte in beiden Fällen das Spediteurpapier verlangt, weil er sich - vergeblich wie die Entscheidungen des BGH erwiesen - hiervon eine genaue Qualitätskontrolle versprochen hatte. Die Spediteurübernahmebescheinigung sollte also ein Zertifikat über die Warenbeschaffenheit ersetzen, sie wurde also nicht gemäß den Regeln des FCR-Geschäftes als Warenpapier verwendet.

Im Bankverkehr kommen FCR kaum vor, sie werden von den Banken nur aufgrund eines entsprechenden Auftrags ihrer Kunden im Akkreditivgeschäft aufgenommen[2]. Sie sind also formell akkreditivfähig, das ist praktisch jedes Papier, das der Auftraggeber vorschreibt[3]. Ein FCR genügt aber nicht dem Sicherungsbedürfnis einer Bank, wenn diese dem Importeur das Geld für die Abwicklung des Akkreditivgeschäftes vorlegt. Das FCR wird von den Banken als Kreditunterlage nicht anerkannt[4].

Versicherung der Haftung gemäß den Bedingungen des FCR wird von deutschen Versicherern kaum ver-

---

1) BGH WM 1968 S. 94 und WM 1970 S. 158

2) Auskunft des Bundesverbandes Spedition und Lager vom 27.4.1977

3) In den ER ist das FCR nicht erwähnt. Lediglich Art. 19 a (i) enthält die Bestimmung, daß ohne ausdrückliche Ermächtigung Spediteurkonnossemente zurückgewiesen werden.

4) Zur Frage, ob statt des Frachtbriefdoppels bei Sammelverladung eine Spediteurübernahmebescheinigung aufgenommen werden darf, vgl. v. Godin in Großkomm HGB 2. Aufl. § 365 Anh. I Anm. 75; Schlegelberger-Hefermehl § 365 Rdn. 177; Ohling AWD 1958 S.182

langt[1)], auch dies ein Zeichen für die geringe Verbreitung.

d) Zusammenfassende Würdigung

Mit dem FCR ist dem Handelsverkehr ein Warenpapier zur Verfügung gestellt worden, das dessen Ansprüchen offensichtlich nicht genügt. Das Maß an rechtlicher Sicherheit bleibt hinter dem des Eisenbahnfrachtbriefdoppels zurück und wird von den Käufern als zu gering erachtet.

Wer gegen ein FCR zahlt, kann sicher sein, daß der Verkäufer keine ihm nachteilige Abänderungen der Beförderung vornehmen kann. Er erwirbt aber keinen eigenen Ausliferungsanspruch, Eigentümer kann er nicht in jedem Fall werden. Schließlich liegt dem FCR nur die Spediteurhaftung zugrunde.

Man mag einwenden, daß die aufgezeigten Gefahren nur rein theoretischer Natur seien und daß in der ganz überwiegenden Mehrzahl die Waren entsprechend dem FCR an den Empfänger ausgeliefert werden. In diesen unproblematischen Fällen bedarf es der Sicherung durch ein Warenpapier aber im Grunde genommen überhaupt nicht. Der Wert eines Dokuments zeigt sich erst in den atypischen Fällen, in denen die Sicherungsfunktion aktuell wird und sich das Papier zum Schutze des Erwerbers bewähren muß.

4. Spediteurkonnossement

a) Begriff und Aufgabe

Die Bezeichnung "Spediteurkonnossement" ist widersprüchlich in sich. Denn ein Konnossement im technischen Sinne ist eine Urkunde des in § 642 HGB

1) Auskunft des Bundesverbandes Spedition und Lagerei vom 27.4.1977

festgelegten Inhalts, die begriffsnotwendig von einem Verfrachter, dem Frachtführer in der Sprache des Seerechts[1] ausgestellt wird.

Das Spediteurkonnossement verbrieft demgegenüber keinen frachtrechtlichen Anspruch, sondern hat lediglich reine Spediteurpflichten zum Inhalt. Spediteurkonnossemente lassen sich definieren[2] als Urkunden, die ein Spediteur über ein Speditionsgeschäft ausstellt, die aber in äußerlicher Aufmachung und ihrer praktischen Verwendung dem Konnossement im Rechtssinn möglichst angenähert, insbesondere die Güter dergestalt zu vertreten, bestimmt sind, daß der Versender mit ihrer Hilfe über die Waren beim Empfangsspediteur zu verfügen in der Lage ist.

Spediteurkonnossemente sind entgegen ihrer Bezeichnung keine Traditionspapiere[3] und indossabel auch dann nicht, wenn sie an Order lauten.

In der Schweiz werden Spediteurkonnossemente meist "Hauskonnossement" genannt, gebräuchlich sind ferner die Bezeichnungen "Through Bill of Lading", "Receipt", "Spediteurdurchkonnossement" oder auch "Exportfrachtbrief"[4].

International scheint sich der Begriff "Through Bill of Lading" durchgesetzt zu haben. In dieser Bezeichnung klingen historische Herleitung und Zielsetzung mit an. Denn benötigt wurde und wird

---

1) Schlegelberger-Liesecke § 556 Anm. 19; Abraham Seerecht S. 142

2) Definitionen finden sich bei Schaps-Abraham vor § 642 Anm.22; Heini S. 167; Dr. Gablers Lexikon des Wirtschaftsrechts unter diesem Stichwort

3) Abweichend für das Schweizer Recht Häsli S. 84

4) Heini S. 167; Häsli S. 84

das Spediteurkonnossement vor allem bei Durchfrachtverträgen, also solchen Transporten, die über mehrere Teilstrecken gehen und aus einer Kette von einander unabhängigen Frachtverträgen zusammengestellt sind. Die Tendenz im modernen Verkehrswesen geht dahin, die verschiedenen selbständigen Frachtverhältnisse (gebrochener Verkehr) insbesondere haftungs- und dokumentenmäßig zu einem Gesamttransport zusammenzuschließen[1]. Mit der Entwicklung des Spediteurkonnossements ist der Versuch unternommen worden, ein einheitliches Beförderungspapier für den Weg vom Absender bis zum letzten Empfänger zu entwickeln.

Handelt es sich bei den verschiedenen Teilstrecken nur um solche, die über See führen, bestehen keine großen Schwierigkeiten, eine einheitliche Urkunde für den Gesamttransport zu erstellen: der Erstverfrachter verpflichtet sich zur Ablieferung im Endhafen, befördert über die erste Teilstrecke selbst und bedient sich für die zweite eines Unterfrachtführers (§ 278 BGB). Für diesen einfachen Durchfrachtverkehr[2] wird ein sogenanntes einfaches Durchfrachtkonnossement ausgestellt, das ein vollgültiges Traditionspapier ist.

Möglich ist auch, daß Erst- und Zweitbeförderer sich gemeinschaftlich zur Durchführung des Gesamttransportes verpflichten.[3] Sie sind nach außen Gesamtschuldner, im Innenverhältnis trifft jeden die

---

1) Schlegelberger-Liesecke § 656 Rdn. 24

2) Prüssmann Anh. § 656 Anm. A 4a und B 1; Schlegelberger-Liesecke § 656 Rdn. 26; Schaps-Abraham § 656 Anm. 5; Abraham, Seerecht S. 212

3) Prüssmann Anh. § 656 Anm. A 4c und B3; Schlegelberger-Liesecke § 656 Rdn. 28; Schaps-Abraham § 656 Anm. 6; Abraham, Seerecht S. 213f

Beförderungspflicht für eine Teilstrecke. Auch das hierbei ausgestellte gemeinschaftliche Durchkonnossement unterscheidet sich nicht von dem gesetzlichen Normalfall.

Eine Abart des Durchfrachtvertrages liegt vor, wenn der Erstverfrachter die Beförderung nur bis zum Umladehafen übernimmt, sich jedoch verpflichtet, für die Weiterbeförderung bis zum Bestimmungshafen als Spediteur zu sorgen und die Umladung vorzunehmen.

Bei diesem sogenannten unechten Durchfrachtvertrag wird ein unechtes Durchkonnossement[1] ausgestellt, dessen Traditionswirkung mit der Übergabe der Güter an den Zweitverfrachter endet. Hiervon wird später noch die Rede sein[2].

Sind an dem Durchfrachtvertrag verschiedenartige Transportmittel beteiligt, tauchen neue Schwierigkeiten auf. Erfolgt die Beförderung mit See- und Binnenschiff, kann nach deutschem Recht ein Durchfrachtkonnossement mit durchgehender Traditionswirkung ausgestellt werden, das für die Binnenwasserbeförderung die Bedeutung eines Ladescheins hat[3].

Probleme ergeben sich hier nur aus den unterschiedlichen Haftungsbestimmungen[4].

---

1) Prüssmann Anh. § 656 Anm. A 4b und B2; Schlegelberger-Liesecke § 656 Rdn. 27; Schaps-Abraham Anh. I zu § 656 Anm. 7; Abraham Seerecht S. 213

2) unten S. 166 ff

3) Prüssmann Anh. § 656 C 1; Schlegelberger-Liesecke § 656 Rdn. 29; Schaps-Abraham Anh. I zu § 656 Anm. 8; Abraham Seerecht S. 214

4) Abraham Seerecht S. 214; Schaps-Abraham Anh. I zu § 656 Anm. 8; Schlegelberger-Liesecke § 656 Rdn. 29; Prüssmann Anh. § 656 Anm. C 1 jeweils m.w.N.; Wüstendörfer NSHR S. 336

Ist mit dem Seeverkehr eine Beförderung zu Lande kombiniert, ist nach deutschem Recht die Ausstellung eines Durchkonnossements nicht möglich. Für den Landfrachtverkehr ist zwar in §§ 444 ff HGB der Ladeschein vorgesehen, aber nicht gebräuchlich. Eisenbahn und Luftverkehr kennen nur den Frachtbrief und die jeweiligen Absenderausfertigungen.

Wo Durchfrachtpapiere nicht ausgestellt werden können, kann ein Spediteurkonnossement als Ersatz aushelfen. Das Spediteurkonnossement ist also eine Urkunde, die das aus Rechtsgründen ausgeschlossene echte Durchkonnossement ersetzt. Bedeutung erlangt es ferner da, wo einzelne Sendungen mit Sammelkonnossement verladen werden.[1)]

Die von den Spediteurpapieren auszufüllende Dokumentenlücke ist mit Einführung des CTO-Dokuments geschlossen worden. Mit diesem Papier steht ein Frachtpapier für die gemischte Beförderung mit jedem Verkehrsmittel zur Verfügung. Überflüssig sind Spediteurkonnossemente durch das CTO allerdings noch nicht geworden. Denn nicht jeder Spediteur wird bereit sein, die umfassende Haftung eines Combined Transport Operators, also die eines Frachtführers, auf sich zu nehmen. Vielfach wird er es vorziehen, es bei der Übernahme rein speditioneller Pflichten bewenden zu lassen.

Da jeder Unternehmer in der Ausgestaltung der von ihm verwendeten Papiere frei ist, herrscht bei den Spediteurkonnossementen ebenso wie bei den Über-

---

1) Häsli S. 84

nahmebedingungen eine verwirrende Typenvielfalt[1]. Zu einer Vereinheitlichung hat auch hier die FIATA beigetragen, indem sie das FCT (Forwarding Agents Certificate of Transport)[2] ihren Mitgliedern zur Benutzung anbietet.

Unterteilt man die verschiedenen Typen von Spediteurkonnossementen, so bietet sich folgende Untergliederung an:

aa) Eigentliche Spediteurkonnossemente

Hierunter sollen solche Urkunden verstanden werden, die von einem Spediteur über die ganze Transportstrecke ausgestellt werden, also von Anfang an diese Rechtsnatur haben. Leitbild ist das FCT.

Eine Sonderrolle nimmt das FBL ein, da es keine speditionsrechtlichen, sondern frachtrechtliche Verpflichtungen verbrieft. Es handelt sich hierbei um ein Dokument, das ausschließlich von Mitgliedern des Spediteurverbandes ausgegeben wird. Im Handelsverkehr, insbesondere im Bankgeschäft, wird das FBL als Speditionspapier angesehen und ebensowenig wie das FCR und FCT als Kreditunterlage anerkannt[3], so daß es in seiner Außenwirkung und Wertschätzung eine größere Nähe zu den Speditions- als zu den Frachtpapieren aufweist.

Inhaltlich ähnelt es aber weitgehend dem CTO. Wegen der größeren Sachnähe wird das FBL hier

---

1) Beispiele finden sich bei Häsli S. 84 und bei Heini S. 167

2) Abgedruckt bei Krien Nr. 6540 und in der FIATA-Broschüre

3) Auskunft des Bundesverbandes Spedition und Lagerei vom 27. 4. 1977 und Anlage 5

im Zusammenhang mit dem FBL dargestellt.

bb) Uneigentliche Spediteurkonnossemente

Hierunter sollen solche Dokumente verstanden werden, die nicht von Anfang an, sondern erst von einem bestimmten Zeitpunkt an diese Eigenschaft haben. Unechte Durchkonnossemente sind, wie oben gesagt, bis zur Auslieferung des Gutes an den Zweitverfrachter echte Konnossemente mit Traditionswirkung, für die Weiterreise sinkt das unechte Durchkonnossement dann aber auf den Rang eines Spediteurkonnossements ab.[1)]

b) Eigentliche Spediteurkonnossemente: das FCT

aa) Beschreibung

Das FCT (Forwarding Agents Certificate of Transport)[2)] ist ebenso wie das FCR eine Entwicklung der FIATA, die mit diesem Dokument seit 1959 ein einheitliches Spediteurkonnossement für ihre Mitglieder zur Verfügung stellt.

Die Vordrucke sind ausschließlich in englischer Sprache gehalten[3)], wodurch der internationale Charakter des Papiers betont wird. In der äußeren Aufmachung ähnelt es dem FCR, entsprechend seiner Bestimmung als umlauffähiges Dokument enthält es statt der Angabe eines bestimmten Empfängers die Rubriken "Consigned

1) Heini S. 139

2) Abgedruckt bei Krien unter Nr. 6540 und in der FIATA-Broschüre

3) Lediglich die Bezeichnung der Urkunde ist mit Spediteurtransportbescheinigung übersetzt.

to order of" und "notify adress".

Auf der Vorderseite sind die Sonderbestimmungen des FCT abgedruckt, die ergänzend heranzuziehenden ADSp und SVS/RVS[1]-Bedingungen auf der Rückseite.

bb) Rechtliche Bedeutung

Der Aussteller des FCT übernimmt nur speditionelle Pflichten und Haftung. Dies ergibt sich schon aus der Bezeichnung des Papiers und der Bezugnahme auf die ADSp., ist aber in Ziff. 3 noch einmal ausdrücklich klargestellt.

aaa) Empfangsbescheinigung

Das FCT ist zunächst, ebenso wie das FCR, Empfangsbescheinigung über den Erhalt der zu spedierenden Güter. Bescheinigt wird, daß die Waren in äußerlich guter Beschaffenheit übernommen wurden, alle weiteren Angaben werden ungeprüft den Unterlagen des Versenders entnommen.

Die Beschreibung der Sendung hat auch hier nur informativen Charakter. Sie legt anders als bei einem Transportpapier die Haftung des Spediteurs nicht fest. Denn dieser hat, da er die Beförderung selbst nicht schuldet, die Güter nicht in dem Zustand an den Inhaber des FCT auszuliefern, wie er sie ursprünglich vom Versender, sondern so, wie er sie vom letzten Frachtfuhrer erhalten hat.

---

1) Speditionsversicherungsschein/Rollführversicherungsschein, über deren Bedeutung vgl. §§ 39 - 42 ADSp

bbb) Sperrwirkung

Die FCT-Bestimmungen enthalten keinen Passus, aus dem sich die Sperrfunktion des FCT unmittelbar entnehmen ließe. Gleichwohl kann kein Zweifel daran bestehen, daß aus der Natur der Sache auch beim FCT das Weisungsrecht des Versenders (§§ 408 Abs. 1 HGB, 11a ADSp) formal die Vorlage der Urkunde voraussetzt.[1)]

Das FCR wurde von den maßgeblichen Gremien der FIATA als eine Fortentwicklung des FCR verstanden[2)], dessen Warenpapier-Eigenschaften damit auch im FCT als Kerntatbestand enthalten sind.

Zudem soll das FCT dem Konnossement möglichst ähneln. Wenn in Ziff. 3 der FCT-Bestimmungen in Anlehnung hieran sich der Spediteur zur Auslieferung der Güter an den "holder of this document" verpflichtet,so kann die Regelungslücke bezüglich der nachträglichen Verfügungen sinnvoller nur durch eine entsprechende Anwendung des § 654 Abs. 1 HGB ergänzt werden, wonach nachträgliche Weisungen nur unter Vorlage des Konnossements wirksam erteilt werden können. Dies versteht sich von selbst, da andernfalls der verbriefte Auslieferungsanspruch des legitimierten Papierinhabers

---

1) So auch die FIATA-Broschüre S. 11

2) DVZ 1955 Nr. 112

ungesichert zur Disposition des Abladers[1] bzw. hier des Versenders[2] stünde.

ccc) Wertpapierrechtliche Eigenschaften

Der entscheidende Unterschied bzw. der eigentliche Fortschritt des FCT gegenüber dem FCR ergibt sich aus Ziff. 3 der FCT-Bestimmunge, die in deutscher Übersetzung lauten:

> "Die Unterzeichner sind verantwortlich für die Auslieferung der Güter an den Inhaber dieses Dokuments durch die Vermittlung eines Auslieferungsbevollmächtigten ihrer Wahl. Sie haften nicht für Tun oder Unterlassen der mit dem Transport beauftragten Frachtführer oder Dritter. Die unterzeichenden Spediteure werden auf Verlangen ihre Ansprüche gegen Frachtführer oder Dritte abtreten."

Ergänzt wird diese Bestimmung durch das Empfangsbekenntnis der Spediteure, worin sie bestätigen, die Sendung zur Besorgung der Beförderung und zur Auslieferung gegen Aushändigung des Dokuments empfangen zu haben.

Die Innehabung des FCT ist somit zur Geltendmachung des Auslieferungsanspruchs erforderlich. Das FCT ist folglich nach der

---

1) Wüstendörfer NSHR S. 328 f

2) Mißverständlich Schmidt-Loßberg S. 137, der von einer Sperrfunktion nur in "Bezug auf die Auslieferung der Ware am Bestimmungsort" spricht

heute herrschenden Theorie[1] ein Wertpapier.

aaaa) Art des verbrieften Auslieferungsanspruchs

Die gesetzestypischen Vertragspflichten des Spediteurs sind beim FCT-Geschäft um die Auslieferung an den Empfänger am Zielort erweitert. Dieser hat, obwohl er am Speditionsvertrag rechtlich nicht beteiligt ist, einen eigenen Auslieferungsanspruch. Damit sind zwei Elemente in das Speditionsgeschäft eingeschlossen, die dem von HGB und ADSp geregelten Normalfall nicht entsprechen.

Fraglich ist, worauf diese Auslieferungsverpflichtung beruht.

Verbrieft ist in dem FCT keinesfalls eine frachtrechtliche Auslieferungspflicht. Diese obliegt dem Frachtführer nach Beendigung des Transportes nach den Gegebenheiten des FCT-Geschäftes einzig gegenüber dem Spediteur als dem frachtrechtlichen Empfänger. Frachtrechtliche Elemente sind dem FCT-Vertrag unbekannt. Dieser ist ein zwar atypischer, im Kern aber unverfälschter Speditionsvertrag.

---

1) Statt vieler Rehfeldt-Zöllner § 3 IV 3b; Baumbach-Hefermehl WPR Rdn. 6; Hueck-Canaris § 1 I 4b (S. 4)

Einen spezifisch speditionsrechtlichen Herausgabeanspruch des Versenders, der im FCT verbrieft und übertragbar gemacht sein könnte, gibt es nicht.

Die Herausgabepflicht des Kommissionärs[1] in § 384 Abs. 2 HGB findet trotz der Generalverweisung in § 407 Abs. 2 HGB auf das Speditionsgeschäft keine Anwendung, da nach ganz einhelliger Meinung[2] diese Vorschrift eigentümlich kommissionsrechtlichen Charakter hat und ausschließlich auf die Pflicht des Kommissionärs zum Erwerb oder zur Veräußerung von Sachen zugeschnitten ist.[3]

Herausgabeansprüche gegen einen Spediteur können sich nach allgemeiner Auffassung[4] nur aus §§ 667, 675 BGB ergeben.

Das Speditionsgeschäft als spezieller Fall der Geschäftsbesorgung[5] wird gemäß §§ 407 Abs. 2, 383 HGB, 675 BGB durch die subidiären Auftragsregeln ergänzt.

---

1) Heini S. 169 scheint allerdings die Auslieferungspflicht auf das Kommissionsgeschäft zurückzuführen

2) Baumbach-Duden § 407 Anm. 2; Helm in Großkomm. §§ 407-409 Anm. 16; Schlegelberger-Schröder § 407 Anm. 17; Heymann-Kötter § 407 Anm. 4

3) Helm a.a.O.

4) Baumbach-Duden a.a.O.; Helm a.a.O., Schlegelberger-Schröder a.a.O.

5) Vgl. Baumbach-Duden § 383 Anm. 2

Nach §§ 667, 675 BGB hat der Spediteur alles herauszugeben, was er zur Ausführung des Auftrages und aus der Geschäftsbesorgung erlangt hat. Helm[1] zählt hierzu auch das Speditionsgut selbst. Das ist aber nicht in jedem Fall richtig.

§ 667 BGB enthält eine typische Abwicklungspflicht nach Beendigung des Auftrages, kann also folglich nicht Inhalt des Auftrages selbst sein. Keine Bedenken gegen die Anwendung des § 667 BGB auf das Speditionsgut bestehen dann, wenn aus irgendeinem Grunde der Speditionsvertrag nicht zur Ausführung gelangt. In diesem irregulären Fall ist die Rückgabe eine Konsequenz, die sich aus dem Scheitern des Vertrages ergibt.

§ 667 BGB trifft aber nicht den Fall des FCT-Geschäftes. Hier ist die Auslieferung an den Empfänger nicht Abwicklungs-, sondern Hauptpflicht, die dem Vertrag ihr besonderes Gepräge gibt. § 667 BGB ist kein Instrument der Güterverschiebung dergestalt, daß er in negoziabler Form verbrieft und durch einen Bevollmächtigten an einem anderen Ort erfüllt werden kann. Die Grenzen zum Frachtvertrag wären verwischt.

Das Auslieferungsversprechen kann folglich nicht Bestandteil, sondern nur Annex des Speditionsvertrages sein.

---

1) a.a.O.

Das FCT-Geschäft könnte eine Kombination aus Speditions- und Lagervertrag sein. Der Lagervertrag würde geschlossen zwischen den Parteien des Speditionsvertrages zugunsten des berechtigten Papierinhabers[1]. Der Lagervertrag wäre aufschiebend bedingt durch die Ankunft der Güter beim Empfangsspediteur, dem als Erfüllungsgehilfe des FCT-Ausstellers die Funktion eines Lagerhalters zukäme. Das FCT hätte in einem so gestalteten Vertragsverhältnis eine Doppelfunktion, es hätte für die Beförderung die Bedeutung eines FCR, hinsichtlich der Auslieferung des Gutes die eines Lagerscheins.

Für einen solchen Kombinationsvertrag spricht, daß das Lagergeschäft typisches Nebengeschäft der Spedition ist, ebenfalls den ADSp unterliegt und zu den üblichen Betätigungen eines Spediteurs gehört.

Gegen einen solchen Lagervertrag spricht aber, daß die Inbesitznahme der Güter durch den Empfangsspediteur nicht um der Verwahrung, sondern um der Auslieferung willen geschieht. Ebenso wie beim Transportgeschäft mit Konnossementen oder Ladescheinen ist die Obhut über die Waren bis zur Ausfolgerung an die Empfangsbe-

1) Zum Lagervertrag zugunsten Dritter vgl. Krien vor § 43 ADSp Anm. 10d; Schlegelberger-Schröder § 416 Anm. 9b; OLG Hamburg VRS 1, 74 (75) = MDR 1948 S. 52 m.Anm. Sieveking und mit Anm. Goltermann VRS 1 S. 76

rechtigten nicht als Lagervertrag auszudeuten[1]. In all diesen Fällen ist die Aufbewahrung lediglich ein unselbständiges Nebengeschäft[2] des Frachtführers oder Spediteurs. Wer lediglich in Ausführung eines solchen Vertrages Güter in Gewahrsam behält, ist nicht Lagerhalter. Ein Lagergeschäft müßte vielmehr Gegenstand eines besonderen Vertrages sein[3], ein solcher kann auch stillschweigend geschlossen werden[4]. Beim FCT-Geschäft kann er mit dem Speditionsvertrag aber schon deswegen nicht als mitabgeschlossen angesehen werden, weil der Aussteller ausdrücklich nur als Spediteur sich betätigen und haften, also die Pflichten eines Lagerhalters nicht übernehmen will.

Beim FCT-Geschäft wird demnach ein Lagervertrag zugunsten des Empfängers nicht abgeschlossen. Folglich kann ein Auslieferungsanspruch aus einem solchen Rechtsverhältnis in der Urkunde nicht verbrieft sein.

---

1) RG HRR 1926 Nr. 2232; RGZ 60, 44 (47); RG LZ 1925 Sp. 864 (865); v. Gierke § 77 I 1; Ratz in Großkomm. § 416 Anm. 3; Baumbach-Duden § 416 Anm. 1B; Schlegelberger-Schröder § 416 Rdn. 2; Ritter § 416 Anm. 6d; OLG Hamburg Hans GZ 1922 S. 183 (184)

2) Heynen S. 30; OLG Hamburg a.a.O.

3) Ratz a.a.O.

4) So OLG Hamburg a.a.O.; das einem Lagervertrag als abgeschlossen ansah, weil der Empfangsberechtigte nach der Prüfung der Kaufsache diese weiter im Gewahrsam des Kais beließ

Wenn der Auslieferungsanspruch nicht der aus einem Fracht- oder Lagervertrag sein kann und auch in dem Speditionsvertrag keine Grundlage findet, so kann es sich bei ihm, ebenso wie bei dem sich aus dem Konnossement[1] ergebenden, nur um einen selbständigen handeln. Anläßlich des Abschlusses des Speditionsvertrages erwirbt der legitimierte Papierinhaber im Wege des Begebungsvertrages, der als ein Vertrag zugunsten Dritter gemäß § 328 BGB zu qualifizieren ist, gegen den Hauptspediteur einen Auslieferungsanspruch, der bei dem Empfangsspediteur als Erfüllungsgehilfen zu erheben ist.

Der Auslieferungsanspruch ist damit selbständig und von dem rechtlichen Bestand des Speditionsvertrages nicht abhängig. Eine tatsächliche Abhängigkeit vom Schicksal des Speditionsvertrages besteht aber insofern, als der Herausgabeanspruch lediglich bedingt ist durch die Beendigung der Beförderung: Der Aussteller als Spediteur schuldet den Transport selbst nicht und braucht die Güter nur auszuliefern, wenn er sie und so wie er sie erhalten hat.

---

1) Schaps-Abraham vor § 642 Anm. 14; Schlegelberger-Liesecke § 648 Rdn. 2; Prüssmann vor § 642 Anm. II A 1; Abraham Seerecht S.165; Wüstendörfer NSHR S. 306; RGZ 4, 87 (91); 34, 72 (79); 46, 3 (5); 74, 193 (194); BGHZ 25, 300 (303); für den Ladeschein auch Mittelstein in Ehrenbergs Hdb. Bd. VII, 1 S. 145

bbbb) Art der Verbriefung

Nach dem FCT-Formular erfolgt die Auslieferung der Sendung an den im Dokument genannten Empfänger oder dessen Order und nur gegen Vorlage "dieses ordnungsgemäß indossierten Dokuments". Das FCT hat damit die äußere Gestalt eines Orderpapiers. Da es aber nicht zu der Zahl der gesetzlich anerkannten Orderpapiere gehört, deren Kreis geschlossen ist und im Wege der Privatautonomie nicht erweitert werden kann[1], ist das FCT ein sogenanntes einfaches oder ziviles Orderpapier[2], das die rechtliche Bedeutung eines Rektapapiers hat.

Im Gegensatz zu den früher vertretenen zivilen Orderpapieren[3], unter denen der nichtkonzessionierte Orderlagerschein das am häufigsten anzutreffende war, hat das FCT nicht aus Rechtsunkenntnis, Nachlässigkeit oder unbedachte Übernahme

---

1) Statt vieler Baumbach-Hefermehl WPR Rdn. 21

2) Vgl. hierzu Baumbach-Hefermehl WPR Rdn. 23; Schlegelberger-Hefermehl § 363 Rdn. 60 m.w.N.; Ulmer S. 27

3) Zivile Orderpapiere sind heute nicht mehr im Handel feststellbar, wie Pongratz aufgrund einer eingehenden Untersuchung festgestellt hat, vgl. a.a.O. S. 69

kaufmännischer Gepflogenheiten diese verunglückte wertpapierrechtliche Form erhalten. Bei den FCT-Bedingungen handelt es sich um Regeln, die sich wegen ihrer weltweiten Verbreitung am internationalen Standard orientieren müssen und auf die Besonderheiten des nationalen Rechts nur bedingt Rücksicht nehmen können[1]. Eine vollständige Harmonisierung der internationalen AGB mit Rechtsordnungen aller Länder ist nicht erreichbar. Das kommt in den FCT-Bedingungen auch selber zum Ausdruck, denn vor Ziff. 1 ist eine Kollisionsnorm zugunsten der FCT-Bestimmungen enthalten. Zwingende Rechtsnormen können hierdurch allerdings nicht abbedungen werden.

cccc) Übertragbarkeit

Der in dem FCT verbriefte Auslieferungsanspruch ist übertragbar, wie die Orderklausel verdeutlicht.

Ein Indossament hat aber lediglich die Bedeutung einer bürgerlichrechtlichen Forderungsabtretung gemäß § 398 BGB[2]. Gleichwohl ist

---

1) Entsprechend ist auch das CTO ziviles Orderpapier. Es scheint, daß diese Wertpapierart unter dem Einfluß internationaler Vereinheitlichung eine Renaissance erlebt

2) Schlegelberger-Hefermehl § 363 Rdn. 60; Baumbach-Duden Einf. § 363 Anm. 1 B; v. Godin in Großkomm. HGB § 363 Einl.; Heymann-Kötter § 364 Anm. 1; Düringer-Hachenburg-Breit § 363 Rdn. 31; Jacobi in Ehrenbergs Hdb. Bd. IV §§ 37 II, 38 XI 2; RGZ 71, 30 (33); 118, 34 (38); 122, 221 (224)

die äußere Form der Indossierung nicht entbehrlich, sie ist vielmehr Wirksamkeitsvoraussetzung für die Abtretung. Ebenso wie nach § 399 BGB die Abtretbarkeit einer Forderung durch Vereinbarung gänzlich ausgeschlossen werden kann, kann bestimmt werden, daß die Zession einer bestimmten Form bedürfe. Hierin ist ein abgeschwächtes Abtretungsverbot i. S. von § 399 BGB zu sehen[1].

dddd) Gutglaubensschutz

Auf das FCT als lediglich ziviles Orderpapier ist die Einwendungsbeschränkung nach § 364 Abs. 2 HGB nicht anwendbar. Sie läßt sich aber wenigstens im Ergebnis im Wege vertraglicher Vereinbarung erreichen, und zwar in Form eines Verzichts zugunsten des jeweiligen Berechtigten[2]. Obwohl hiervon in den FCT-Bestimmungen ausdrücklich nicht die Rede ist, muß ein solcher Verzicht als gewollt unterstellt werden. Denn die Parteien wählen bewußt die Form eines Orderpapiers, um dessen kraft Gesetzes eintretenden ihnen vor-

---

1) Erman-Westermann § 399 Rdn. 12; Düringer-Hachenburg Lehmann § 424 Anm. 2, RGZ 136, 395 (399); Ratz in Großkomm. § 424 Anm. 10

2) Helm, Festschrift S. 72; RGZ 78, 149 (154)

teilhaft erscheinenden Rechtswirkungen zu erreichen. Ist ihnen aber aus rechtlichen Gründen die Wahl dieser Wertpapierform versagt, so spricht alles dafür, daß sie dessen Wirkungsweise wenigstens als vertraglich vereinbarte gelten lassen wollen, soweit dies möglich ist.

Der Spediteur kann folglich dem Auslieferungsberechtigten Einwendungen nur in dem dem § 364 Abs. 2 HGB entsprechenden Umfange entgegen halten. Hierzu gehören insbesondere die sich aus dem Inhalt der Urkunde ergebenden Einwendungen. In dem FCT ist niedergelegt, daß der Aussteller der Urkunde nur speditionelle Pflichten, nicht die eines Frachtführers übernommen habe. Der Spediteur kann infolgedessen dem FCT-Inhaber unbeschränkt entgegenhalten, daß das Gut auf dem Transport beschädigt, verdorben oder verloren gegangen ist.

Aufgenommen in die Urkunde sind auch die ADSp. Dem Auslieferungsberechtigten können folglich alle sich hieraus für den Spediteur ergebenden Rechte entgegengesetzt werden, insbesondere das praktisch wichtige Pfandrecht nach § 50 ADSp.

Da die wichtigsten Einwendungen

sich somit aus dem Inhalt des FCT ergeben, ist der vertragliche Einwendungsausschluß letzten Endes praktisch von geringer Bedeutung.

eeee) Legitimationsfunktion

Die knapp gefaßten FCT-Bestimmungen enthalten eine ausdrückliche Regelung der Legitimationsfunktion des FCT nicht. Wenn aber der Spediteur sich verpflichtet, das übernommene Gut gegen Rückgabe des ordnungsgemäß indossierten Dokuments auszuliefern, so ist hieraus zu entnehmen, daß er mit der Leistung an einen solchermaßen formell legitimierten Inhaber von seiner Schuld frei werden soll. Eine solche Auslegung gebietet schon die mit der Ausstellung des FCT intendierte Verkehrsfähigkeit des Auslieferungsanspruchs. Ferner läßt, wie oben schon aufgeführt, die Verbriefung in Orderform erkennen, daß die Parteien die Indossamentwirkungen des § 365 Abs. 1 HGB i.V. mit Art. 40 Abs. 3 S. 2 WG als vertraglich vereinbarte eintreten lassen wollen, wenn sie nicht kraft Gesetzes bestehen.

ddd) Dingliche Wirkungen der Übergabe des FCT

Das FCT ist kein Konnossement i.S. von §§ 642 ff HGB, Seine Übergabe kann folglich nicht die in § 650 bestimmte Tra-

ditionswirkung haben. Der Kreis der Traditionspapiere ist geschlossen und kann durch vertragliche Abmachungen nicht erweitert[1] werden. Sachenrechtliche Übereignungsvorgänge sind privatautonomer Gestaltung nicht zugänglich.

Konstruktiv anders, im Ergebnis aber gleichwertig ist eine Übereignung des Gutes gemäß §§ 929, 931 BGB durch Einigung und Abtretung des Herausgabeanspruchs gegen den Spediteur.

Abgetreten wird der persönliche Anspruch aus dem Speditionsvertrag als einem Besitzmittlungsverhältnis i.S. von § 868 BGB[2]. Einer solchen Qualifizierung des Speditionsvertrages steht nicht entgegen, daß der Versender anders etwa als ein Vermieter oder ein Berechtigter aus einem sonstigen der in § 868 BGB namentlich bekannten Rechtsverhältnisse typischerweise vom Spediteur Herausgabe an sich nicht verlangen kann.

Beim Speditionsvertrag ist die Wiedererlangung des unmittelbaren Besitzes durch den Versender atypisch und durch eine Kündigung oder Abänderung des Auftrages bedingt. Der mittelbare Besitz endet bei den regelmäßigen Speditionsverträgen zu dem Zeitpunkt, zu den der Spediteur sei-

---

1) Einhellige Meinung vgl. nur Abraham ZHR 116 S. 3; Helm, Festschrift S. 72 f

2) Wolff in Ehrenbergs Hdb. Bd. IV, 1 S. 29; Palandt-Bassenge § 868 Anm. 1c; RGRK (Kregel) § 868 Rdn. 12

nen Besitz verliert, also mit Auslieferung an den Empfänger. Beim FCT-Vertrag verliert der Versender seinen mittelbaren Besitz in dem Augenblick, wo nach Beendigung des Transportes die Güter wieder an den Auslieferungsverpflichteten gelangen. Denn dieser besitzt die Sendung für den namentlich benannten Empfänger oder demjenigen, an den das FCT indossiert worden ist. Diese Umstände stehen der Annahme eines Besitzmittlungsverhältnisses bis zur Ankunft der Güter nicht im Wege. Denn hierfür ist weder Voraussetzung, daß ein unbedingter Herausgabeanspruch besteht[1], noch ist die Beendigung durch Rückgabe an den mittelbaren Besitzer[2] konstitutives Merkmal eines solchen Rechtsverhältnisses[3].

Wenn die Güter beim zur Auslieferung verpflichteten Empfangsspediteurs eingetroffen sind und der Versender infolgedessen seinen mittelbaren Besitz verloren hat, erfolgt die Übereignung durch bloße Einigung, da der dingliche Herausgabeanspruch aus § 985 BGB noch heute h.L. nicht übergeht, sondern als Folge der Übereignung in der Person des neuen Eigentümers neu entsteht.

---

1) RGRK (Kregel) § 868 Rdn. 7; RGH LM § 2203 BGB Nr. 1

2) RGRK a.a.O.; RG Gruchot 57, 434 (437); RG JW 1913 S. 432 und S. 492 (493)

3) RGRK (Pikart) § 931 Rdn. 11 unter Berufung auf BGH WM 1964 S. 426 (427); Westermann, Sachenrecht § 41 II 4b; Baur § 51 VI 1 b bb; a.A. Palandt-Bassenge § 931 Anm. 3a

In der Übergabe des FCT wird regelmäßig die Übereignung nach §§ 929, 931 BGB zu sehen sein. Hierfür spricht neben dem durch die Wahl der Konnossementform erkennbar gewordene Nachahmungswille vor allem die Möglichkeit der Weiterbegebung des FCT.

Die Parteien werden regelmäßig mit der Abtretung des Auslieferungsanspruchs den Wunsch haben, dem Zessionar nicht nur obligatorische Rechte gegen den Spediteur abzutreten, sondern ihm auch das Eigentum zu verschaffen, an dem der Verkäufer nach Erhalt des Kaufpreises auch kein weiteres Interesse mehr hat.

Der Eigentumserverb mit Hilfe des FCT unterliegt denselben rechtlichen Unsicherheiten wie der des FCR. Er ist abhängig davon, daß über das Gut kein Traditionspapier ausgestellt ist. Erworbenes Eigentum ist durch anderwertigen gutgläubigen Erwerb gefährdet.

cc) Zusammenfassende Würdigung

Der Fortschritt des Speditionsgeschäftes mit dem FCR gegenüber dem gesetzlichen vorgesehenen Normalfall besteht in der Sicherung des Empfängers vor nachträglichen Weisungen des Versenders, falls ihm das Dokument übergeben worden ist.

Das FCT bringt demgegenüber keine weitere Sicherung der Empfängerposition. Die Adressatenstellung wird lediglich durch einen Auslieferungsanspruch gegen den Spediteur ersetzt, in einem Wertpapier verbrieft und

als Folge der Begebbarkeit mobilisiert und damit wirtschaftlich verwertbar gemacht. Der FCT-Empfänger kann Eigentum nicht unter allen Umständen erwerben, der Spediteur haftet ihm nur beschränkt und nicht wegen der vor allem bedeutsamen Transportschäden. Das FCT gewährt also ebenso wie alle anderen Speditionspapiere keine durchgehende Haftung. Das FCT erleichtert aber die Warendistribution am Empfangsort, es vermeidet bei mehrfachem Güterumschlag die Bewegung der Waren selbst. Diese Funktion ist aber immer davon abhängig, daß der Transport tatsächlich und auch ordnungsgemäß durchgeführt wird. Gehen die Güter unterwegs verloren oder werden sie anderweitig ausgeliefert, bevor sie in den Besitz des Spediteurs gelangen, der mit der Aushändigung an den legitimierten FCT-Besitzer betraut ist, so gibt diesem das Dokument keine Rechte. Wer vor Eintreffen der Güter am Bestimmungsort ein FCT honoriert, übernimmt das volle Transportrisiko.

Daß das FCT dem Durchkonnossement ähnelt, wie Schmidt-Loßberg annimmt[1], kann nicht bestätigt werden.

FCT sind gemäß Art. 19a ER als Spediteurkonnossemente nicht akkreditivfähig, d.h. sie werden nur auf ausdrücklichen Auftrag an Kunden aufgenommen. FCT werden von Banken als Kreditunterlage nicht anerkannt[2].

---

1) A.a.O. S. 137

2) Auskunft des Bundesverbandes Spedition und Lagerei vom 27.4.1977

Heini[1] nennt als Grund für die Kreditschwäche der Spediteurkonnossemente, daß unter dem Auslieferungsversprechen als Kreditgrundlage lediglich die typische Spediteurhaftung stehe und sogenannte Unbekanntklauseln in höherem Maße in einer solchen Urkunde Aufnahme finden könnten, als dies bei Seekonnossementen der Fall sei. Den Vorbehalten der Praxis gegenüber Spediteurkonnossementen ist durch das FCT die Grundlage nicht entzogen worden.

c) Uneigentliche Spediteurkonnossemente

aa) Verwendungsweise

Als unechte Spediteurkonnossemente wurden oben die Dokumente des uneigentlichen Durchfrachtverkehrs bezeichnet[2]. Bei dieser Beförderungsart übernimmt der Erstbeförderer den Transport bis zum Umladehafen und verpflichtet sich darüberhinaus, von dort aus bis zum Bestimmungsort für die Weiterbeförderung als Spediteur zu sorgen.

Üblich ist dabei die Verwendung folgender Klausel[3]:

"The carrier acts as forwarding agent only from the vessel's port of discharge. The responsibility of the carrier shall be limited to the transport performed by him."

---

1) A.a.O. S. 171 f

2) Schlegelberger-Liesecke § 656 Rdn. 27; Schaps-Abraham Anh. I § 656 Anm. 7; Prüssmann Anh. § 656 Anm. B 2; Abraham Seerecht S. 213; Heini S. 124 und 139; Pongratz S. 79; Zahn S. 117; Scheer S. 19 und 80 ff

3) Zitiert nach Prüssmann Anh. § 656 Anm. B 2b; vgl. auch Scheer S. 81 FN 438

Der Erstbeförderer zeichnet ein üblicherweise als "Durchkonnossement" benanntes Dokument, das als ein "uneigentliches" deswegen in den seerechtlichen Sprachgebrauch Eingang gefunden hat, weil es ihm an der für den Durchfrachtverkehr typischen Gesamtbeförderungspflicht fehlt. Die konnossementmäßige Auslieferungsverpflichtung gemäß §§ 648, 649 HGB erfüllt der Erstbeförderer durch Übergabe der Güter an den Zweitverfrachter im Umladehafen[1].

In Erfüllung seiner Spediteurverpflichtung hat der Erstverfrachter für die sorgfältige Auswahl des Zweitverfrachters und die ordnungsgemäße Umladung der Güter zu sorgen[2]. Dem legitimierten Inhaber des Durchkonnossements hat er Zug um Zug gegen Rückgabe dieses Papiers das Konnossement des Zweitverfrachters auszuhändigen[3], das meist als Lokal- oder Anschlußkonnossement bezeichnet wird. Erfolgt die Weiterbeförderung nicht über See, hat er die entsprechenden Frachtpapiere zu übergeben, soweit dies nach der Art des gewählten Verkehrsmittels möglich ist.

bb) Rechtliche Qualifizierung

Das uneigentliche Spediteurkonnossement ist nach einhelliger Meinung[4] vollkommenes Tra-

---

1) Prüssmann Anh. § 656 Anm. B 2a; Schaps-Abraham a.a.O.; Abraham Seerecht a.a.O.

2) Schaps-Abraham a.a.O.

3) Schaps-Abraham a.a.O.; Prüssmann Anh. § 656 Anm. B 2d; Schlegelberger-Liesecke a.a.O.; Abraham, Seerecht a.a.O.

4) Heini S. 124; ebenso unter Berufung auf den vorgenannten Prüssmann Anh. § 656 Anm. B 2c; Schlegelberger-Liesecke a.a.O.; Schaps-Abraham a.a.O.

ditionspapiere nur bis zur Übergabe der Güter an den Zweitverfrachter. Denn ein Konnossement verliert seine Traditionswirkung, wenn der Verfrachter - je nach Sachlage auch die Kaianstalt oder der Lagerhalter[1] - den unmittelbaren Fremdbesitz an den Gütern aufgeben[2]. Hieran ändert nichts der Umstand, daß infolge der Spediteurklausel der Erstbeförderer dafür zu sorgen hat, daß der Zweitverfrachter die Ware für den Ladungsberechtigten besitzt. Denn das Auslieferungsversprechen aus diesem Besitzmittlungsverhältnis ist nicht in dem Durch-, sondern in dem Anschlußkonnossement verbrieft[3].

Heini[4] qualifiziert das unechte Durchkonnossement "hinsichtlich der Weiterreise" als Spediteurkonnossement. Diese Formulierung ist mißverständlich. Denn sie erweckt die Vorstellung, daß dem unechten Durchkonnossement nach Übergabe der Güter an den Zweitverfrachter noch Bedeutung für die Auslieferung der Güter am Bestimmungsort zukäme, daß es also zwar nach der Umladung auf das Niveau eines Warenpapiers minderen Ranges absänke, aber gleichwohl nach den Vorstellungen der Beteiligten in gewissem Grade geeignet sei, auch nach diesem Zeitpunkt die Güter zu vertreten.

---

1) Schaps-Abraham § 650 Anm. 13

2) Schaps-Abraham a.a.O.; Schlegelberger-Liesecke § 650 Rdn. 4; Prüssmann § 650 Anm. C 2;Abraham, Seerecht S. 174; RGZ 89, 40 (41) und 98, 335 (336) alle auf der Grundlage der Repräsentationstheorie

3) Hierauf weist zu Recht Heini S. 124 hin

4) A.a.O.; ebenso Prüssmann Anh. § 656 Anm. B 2c

Tatsächlich gelangt aber das Durchkonnossement wieder in die Hände des Erstverfrachters. Die weitere Beförderung und Auslieferung richtet sich ausschließlich nach dem Anschlußfrachtpapier. Selbst wenn aus irgendeinem Grund das Erstkonnossement im Verkehr bleibt, gewährt es doch gegen den Zweitverfrachter keinerlei Ansprüche[1]. Das unechte Durchkonnossement ist See- und Spediteurkonnossement zugleich. Traditionspapier ist es nur für den ersten Transportabschnitt. Entscheidend für den Empfänger, der ein solches Dokument aufnimmt, ist aber, welche Bedeutung es für die Gesamtstrecke hat, insbesondere, ob es eine durchgehende Haftung gewährt. Vereinigt ein Papier in sich verschiedenartige Pflichten und unterschiedliche Haftungsmaßstäbe, dann ist diese Kette aufs Ganze gesehen so stark wie ihr schwächstes Glied. Verpflichtet sich der Aussteller zur Beförderung von A nach B und zur Spedition von B nach C, so hat dieses Papier für den Adressaten keine andere Bedeutung, als wenn ein Spediteur in B eine Urkunde über seine Spediteurspflicht ausstellt. Sieht man das Wesen des Konnossements darin, daß es dem Käufer vom Gefahrübergang an die uneingeschränkte Geltendmachung der Rechte gegen die beteiligten Verfrachter und Frachtführer auf der ganzen Reise gewährleistet[2], so genügt dieses Dokument den Anforderungen nicht.

1) Schaps-Abraham § 656 Anh. I Anm. 7

2) Liesecke WM 1964 S. 1282 (1286)

Das unechte Durchkonnossement ist kein Spediteurkonnossement im Sinne des FCT. Es ermöglicht keine Verfügung über die Güter am Zielort. Die Auslieferung erfolgt ausschließlich gemäß den Papieren oder Bestimmungen des Anschlußfrachtvertrages. Es steht lediglich dem eigentlichen Spediteurkonnossement gleich[1], weil es über eine Spediteurpflicht ausgestellt ist und auf der begrenzten Spediteurhaftung aufbaut. Ordnet man es in die Kategorien der FIATA-Papiere ein, so entspricht es hinsichtlich der Weiterreise eher dem FCR.

Ebenso wie die anderen Spediteurpapiere stellt das unechte Durchkonnossement keine ausreichende Kreditunterlage dar. Umstritten ist, ob ein solches Dokument im Akkreditivgeschäft aufnahmefähig ist. Da es gemessen an der Gesamtbeförderungsstrecke an sich nur ein nach Art. 19 a (i) ER nicht annahmefähiges Spediteurkonnossement darstellt, wird seine Akkreditivfähigkeit zum Teil[2] kategorisch verneint. Demgegenüber sieht Zahn[3] zwar vom rein juristischen Standpunkt die Banken für berechtigt an, solche unechten Durchkonnossemente zurückzuweisen, eben weil sie keine durchgehende dingliche Sicherheit gewähren. Er billigt aber die Praxis der Bankinstitute, entgegen dem Wortlaut der ER solche Papiere aufzunehmen, da für solche Dokumente ein praktisches Bedürfnis bestehe,

---

1) So ausdrücklich Schlegelberger-Liesecke § 656 Rdn. 27

2) Liesecke a.a.O. S. 1286; Prüssmann § 642 Anm. B 1; Heini a.a.O. Schlegelberger-Liesecke a.a.O.; Schaps-Abraham Anh. I § 656 Anm. 7

3) A.a.O. S. 117

sie häufig vorkämen[1] und die Aufnahme dem Interesse des Käufers diene, da diesem in erster Linie an dem Nachweis über den Beginn der Beförderung gelegen sei.

VII. Die Dokumente des kombinierten Verkehrs

1. Notwendigkeit und Rechtsgrundlage

Wird eine Warensendung auf dem Wege vom Absender zum Empfänger mit mehreren Transportmitteln befördert, ist der Transport ein sogenannter kombinierter oder auch multimodaler.[2] Die rechtlichen Schwierigkeiten eines solchen kombinierten Verkehrs rühren von der Rechtszersplitterung des Frachtrechts her, das je nach Verkehrsmittel auf nationalem Gesetz, internationalem Übereinkommen oder mehr oder weniger standardisierten Allgemeinen Geschäftsbedingungen beruht[3]. Als Konsequenz daraus führt jedes Beförderungsmittel haftungsrechtlich und, was hier vor allem interessiert, dokumentenmäßig sein Eigenleben.

Die Probleme des kombinierten Verkehrs sind nicht neu, die seit langem bekannten Durchkonnossemente und Spediteurpapiere sind als Versuche zu werten, ihrer wenigstens auf Teilgebieten Herr zu werden.

Die Problematik wurde lediglich aktuell durch die Entwicklung der Container seit Mitte der 60er Jahre[4]. Diese "containerisation"[5] revolutionierte die Verkehrstechnik und brachte den Benutzern vor allem folgende Vorteile[6]:

---

1) S. 116

2) So vor allem in den USA ("inter-modal"), vgl. ICC-Broschüre Nr. 298 S. 4

3) Vgl. im einzelnen oben bei den jeweiligen Beförderungsdokumenten, zusammenfassend Helm Festschrift S. 58 - 60

4) Vgl. Scheer S. 11

5) Liesecke WM 1976 S. 268

6) Im einzelnen Scheer S. 11 ff

Einsparung von Kosten für Verpackung, für Laden und Löschen, damit Verkürzung der Lade- und Liegezeiten, ferner die Bequemlichkeit des von-Haus-zu-Haus-Verkehrs, der jede Umladung der in Containern verstauten Güter entbehrlich macht. Behälterverkehr und kombinierter Transport sind keine deckungsgleichen Begriffe. Der Containerverkehr ist aber in der Rechtswirklichkeit der Hauptanwendungsfall des kombinierten Verkehrs, so daß dessen Besonderheiten gerade auch bei der Dokumentation in ganz besonderem Maße Rechnung zu tragen war.

Die Bemühungen um ein internationales Abkommen über den kombinierten Verkehr[1] führten 1972 zum Entwurf eines TCM-Abkommens[2], das von Unidroit ausgearbeitet war. Dieses zwischenstaatliche Abkommen scheiterte jedoch am Widerspruch der Entwicklungsländer und der sozialistischen Staaten[3][4] und trat nie in Kraft.

Stattdessen wurden von der Internationalen Handelskammer in Paris im November 1973 "Internationale Regeln für ein Dokument des kombinierten Verkehrs"[5] herausgegeben, die in revidierter Fassung 1975 unter dem Titel "Uniform Rules for a Combined Transport Document"[6] publiziert wurden und

---

1) Über die Entwicklung der Dokumente des kombinierten Verkehrs in "Generationen" berichtet Grönfors a.a.O. S. 189 ff

2) Projet de Convention sur le Transport Combiné International des Merchandises, abgedruckt in Europäisches Transportrecht 1972 S. 680 ff; das TCM ist Gegenstand der erwähnten Abhandlung von Grönfors

3) Helm, Festschrift S. 61 m.w.N.; Abraham Seerecht S. 216 m.w.N.

4) Zum TCM-Abkommen vgl. auch Löwe, Europäisches Transportrecht 1972 S. 650

5) ICC-Publikation No. 273

6) ICC-Publikation No. 298 hier Anlage 1

die derzeit in dieser Fassung verwendet werden. Das neue Dokument wurde in Art. 23 den Einheitlichen Richtlinien für Dokumenten-Akkreditive[1] in der revidierten Fassung von 1974 berücksichtigt.

Parallel hierzu schuf der Spediteurverband FIATA für seine Mitglieder das FIATA Combined-Bill-of-Lading (FBL)[2], das seit 1970 in Gebrauch ist. Es handelt sich hierbei um ein Papier, das zwar ausschließlich von Spediteuren ausgegeben wird, die in den Bedingungen durchgehend auch als solche bezeichnet werden, gleichwohl aber gemäß Ziff.2.1 als Beförderer tätig werden.

2. Rechtliche Qualifikation

a) Allgemeines

Das CT-Dokument[3] ist ebenso wie das FBL ein Frachtpapier, das sich eng an international verbreitete Dokumente, vornehmlich das Konnossement, anlehnt.

Der Aussteller des kombinierten Transportdokuments, der CTO (combined transport operator) oder der "Spediteur" in der Terminologie der FBL-Bedingungen, übernimmt die Durchführung des Transportes mit allen Nebenleistungen vom Augenblick der Inempfangnahme der Güter bis zur Aushändigung an den Empfänger als eigene Verpflichtung (UR 5a; FBL 2.1) nach Maßgabe der Bedingungen des kombinierten Verkehrs.

Diese finden immer Anwendung, wenn ein entsprechend bezeichnetes Dokument ausgegeben wird, also auch dann, wenn in Ausführung der Beförderung lediglich ein Transportmittel zum Einsatz kommt.

---

1) Abgedruckt bei Zahn S. 262 ff und bei Baumbach-Duden Anh. IV nach § 406; ICC-Publikation No. 290

2) Abgedruckt unter Nr. 6560 bei Krien, in der FIATA-Broschüre ist nur das Formular ohne die dazugehörigen "Allgemeinen Bedingungen für das FBL" abgedruckt; hier Anlagen 2 und 3

3) Combined-Transport-Dokument der Uniform Rules, i. folgenden UR

b) Empfangsbestätigung

Für den Käufer, der gegen ein Warenpapier den Kaufpreis zahlt, ist der Nachweis am wichtigsten[1], daß die verladenen Güter nach Zahl, Gattung und Beschaffenheit der vertraglichen Vereinbarung entsprechen und daß sie vom Verkäufer auf den Weg zu ihm gebracht worden sind. Dieser Nachweis wird erbracht durch die Empfangsbestätigung des Ausstellers, deren Wert durch das Maß an Verbindlichkeit bestimmt wird, das diese Angaben gegenüber dem Frachtführer haben[2]. Beim Container-Verkehr werden die Güter vom CTO in verschlossenen Behältern übernommen, eine Überprüfung des Inhalts ist technisch nicht möglich oder würde doch den wesentlichen Vorteil dieser Transportart, die unberührte Beförderung von Haus-zu-Haus zunichte machen[3]. An sich wäre es in dieser Situation konsequent, wenn der CTO jede Verbindlichkeit dieser Angaben von sich weisen würde. Da dann aber der Käufer sich ausschließlich auf das Wort des Verkäufers verlassen müßte, würde eine solche Empfangsbestätigung keine ausreichende Sicherheit für den Käufer oder die kreditgewährende Bank bieten[4] und damit als Warenpapier unbrauchbar sein.

Um dies zu vermeiden, erbringt das kombinierte Frachtdokument nach UR 9 Abs. 3; FBL 3.3 den prima-facie-Beweis dafür, daß der CTO die Güter so übernommen hat, wie sie in dem Papier beschrieben worden sind. Der Beweis des Gegenteils ist ausgeschlossen gegenüber einem Dritten, der beim Erwerb des CT in gutem Glauben war, falls das Papier in begebbarer Form ausgestellt ist[5],

---

1) Zahn S. 117
2) Helm, Festschrift S. 64
3) Helm a.a.O. S. 64
4) Helm S. 65
5) UR 9 Abs. 3

also an Order oder auf den Inhaber lautet[1]. Darüberhinaus bestimmen die Bedingungen für das FBL[2], daß der Beweis des Gegenteils auch demjenigen gegenüber nicht geführt werden kann, dem ein solches Bill-of-Lading im Wege der Zession abgetreten worden ist.

Der Frachtführer kann allerdings zu seinem Schutz Vorbehalte in das Dokument aufnehmen, falls der begründete Verdacht für die Unrichtigkeit der Angaben des Absenders besteht[3]. Außerdem ist dieser für unrichtige Beschreibungen dem CTO gegenüber regreßpflichtig[4]. Der Käufer, der ein Dokument des kombinierten Transportes aufnimmt, hat zwar letztlich nicht die Gewähr, daß die Ware ihm tatsächlich so ausgehändigt wird, wie sie das Papier beschreibt. Er ist aber jedenfalls vor Schaden geschützt.

Nach der Auffassung von Zahn[5] läuft allerdings die das Geschäft finanzierende Bank, die nach ihren Akkreditivbestimmungen in der Regel ein Sicherungsrecht an der Ware haben wird, Gefahr, "fraudulösen Machenschaften" zwischen Verkäufer und Käufer zu ihrem Schaden ausgesetzt zu sein.

Das Risiko ist hier aber kein anderes als beim Transport anders verpackter Güter im Seefrachtrecht, wo der Zusatz "Inhalt unbekannt" gemäß § 656 Abs. 2 S. 2 HGB zulässig und auch üblich ist[6] und Mißbräuche ermöglicht[7].

---

1) UR 3a
2) FBL 3.3
3) UR 9 Abs. 2
4) UR 7, FBL 5.1
5) S. 119; so auch Liesecke WM 1976 S. 268
6) Schlegelberger-Liesecke § 656 Rdn. 12
7) Vgl. hierzu etwa den Fall BGH WM 1970 S. 158

c) Haftungsfragen

Als Kreditunterlage ist ein Frachtpapier nur dann tauglich, wenn es dem Käufer und Papierinhaber eine durchgehende Haftung gegen den Frachtführer gewährt, wenn im Falle des Verlustes oder der Beschädigung während des Transportes ein Schadensersatzanspruch gegen den Frachtführer an die Stelle der Waren tritt. Die unzureichende Haftung des Spediteurs war letzten Endes ausschlaggebend für die Kreditschwäche seiner Papiere. Der CTO übernimmt die Verantwortung für die Auslieferung der Güter[1] und haftet nach Maßgabe von UR 14[2] für Verzögerung, Verlust und Beschädigung. Ein Verlust in diesem haftungsrechtlichen Sinne liegt auch dann vor, wenn eine andere als in dem Dokument beschriebene Sache in dem Behälter verfrachtet wurde. Dies ergibt sich aus der ratio von UR 9, wonach einem gutgläubigen Dritten gegenüber die Inbesitznahme der im Papier bezeichneten Güter unwiderleglich feststeht, so daß diese - tatsächlich nie übernommene Ladung - als verloren zu gelten hat.

Grund und Umfang der Haftung richten sich danach, ob der Ort des Schadenseintritts bekannt ist oder nicht. Bei bekanntem Schadensort gilt das sogenannte net-work-system[3], d.h. der CTO haftet wie ein Frachtführer des Beförderungsmittels, auf dessen Transportabschnitt der Schaden eingetreten ist[4], also je nach Verkehrsmittel nach KVO, EVO, CIM etc. Dieses Verfahren hat für den CTO den Vorteil, daß die eigene Ersatzpflicht den zu erwartenden Regreßanspruch gegen den Unterfrachtführer

1) UR 5f, FBL 2.1a
2) Entspricht FBL 6 B
3) Ebenso schon der TCM-Entwurf, vgl. Löwe a.a.O.
4) UR 13; FBL 6 B

nicht übersteigt[1]. Andererseits steht der Berechtigte nicht schlechter als wenn der Transportvertrag nicht als kombinierter, sondern für den jeweiligen Abschnitt unmittelbar mit dem Frachtführer des betreffenden Beförderungsmittels abgeschlossen worden wäre[2].

Im übrigen, vor allem also bei Schäden mit unbekanntem Schadensort, aber auch für Verschulden außerhalb der eigentlichen Beförderung[3] gilt das Prinzip der Einheitshaftung[4]. Der CTO schuldet Schadensersatz, der sich in seiner Höhe nach dem Wert der Güter richtet, den diese am Tag und am Ort der beabsichtigten Auslieferung gehabt haben würden[5], höchstens aber 30 Franken je Kilogramm der verlorenen oder beschädigten Waren[6]. Eine Ausnahme hiervon wird nur dann gemacht, wenn ein höherer Wert mit Zustimmung des CTO in dem Dokument niedergelegt worden war[7].

Darüberhinaus ist die Haftung des CTO schon dem Grunde nach ausgeschlossen, wenn die Schadensursache der Sphäre des Absenders oder Empfängers entstammt[8]. Hierzu zählen deren fehlerhaftes Verhalten, unzulängliche Verpackung, Ladefehler und innere Beschaffenheit der Güter. Die Haftung ist ferner ausgeschlossen für Schäden, die infolge höherer Gewalt[9], insbesondere Störungen des Arbeitsfriedens[10] eingetreten sind. Die

---

1) Helm, Festschrift S. 66

2) Vgl. Löwe S. 665

3) Helm Festschrift S. 66

4) UR 11; FBL 6 A 1

5) UR 11a, b; FBL 8.1,2

6) UR 11c, FBL 8.3; ein Franken wird bestimmt als 65,5 mg Gold von einem Feingehalt von 900/1000 (FBL a.a.O.; UR 2 f)

7) Nur UR 11c

8) UR 12; FBL 6 A 2

9) UR 12f; FBL 6 A 2 h

10) UR 12e; FBL 6 A 2 g

Beweislast obliegt dem CTO[1].

Außervertragliche Schadensersatzansprüche unterliegen denselben Haftungsbeschränkungen wie die aus dem CT-Geschäft[2]. Der CTO kann sich auf seine Freizeichnung nicht berufen, wenn ihm Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit nachzuweisen sind[3].

Insgesamt also enthält der kombinierte Frachtvertrag eine durchgehende Haftung zugunsten des legitimierten Empfängers, die zwar nicht uneingeschränkt ist, aber die wesentlichen Risiken des Transportes abdeckt und hinter den Haftungsmaßstäben anderer Verkehrsformen nicht zurückbleibt.

Sie genügt den Anforderungen des Handels[4] jedenfalls dann, wenn eine zusätzliche Transportversicherung abgeschlossen ist[5].

d) Sperrfunktion

Sperrfunktion entfaltet ein Beförderungsdokument dann, wenn der Empfänger, der sich im Besitz der Urkunde befindet, vor nachträglichen frachtrechtlichen Verfügungen des Absenders geschützt ist, weil die Ausübung dieses Rechts von der Vorlage des Papiers beim Frachtführer abhängig ist.

Ist das CT-Dokument in begebbarer Form ausgestellt, lautet es also auf den Inhaber oder an Order[6], wird der CTO von seiner vertraglichen Auslieferungspflicht nur dann frei, wenn die Waren dem wertpapierrechtlich

---

1) Vgl. im einzelnen die komplizierte Regelung UR 12 a.E.; FBL 6A4

2) UR 16; FBL 10.1

3) UR 17; FBL 10.2

4) Helm a.a.O. S. 67

5) Im einzelnen vgl. Helm a.a.O. S. 66 und FN 32

6) UR 3a; FBL 3.1 unterscheidet nur die non-negoziable und die negoziable Form; da, wie sich aus 3.2 ergibt, unter letzterer nur die Orderversion verstanden wird, ist ein Inhaber-FBL unbekannt; möglich ist aber ein Blankoindossament, das praktisch die Wirkungen eines Inhaberpapiers begründet

legitimierten Inhaber ausgehändigt werden[1]. Hieraus läßt sich auch ohne ausdrückliche[2] den §§ 447 III, 654 HGB entsprechende Regelung folgern, daß eine nachträgliche Weisung nur dann vom CTO zu befolgen ist, wenn das Original-Dokument vorgelegt wird. Er braucht sich auf eine Änderung der ursprünglichen vorgesehenen Ablieferung nicht einzulassen, wenn er sich hierdurch der Gefahr eines Schadensersatzanspruchs aussetzen würde.

Beim nicht negoziablen CT-Dokument wird der CTO von seiner Auslieferungspflicht nur dann frei[3], wenn er die Güter an die Person ausliefert, die als Empfänger in der Urkunde namentlich aufgeführt ist oder ihm von diesem als zur Entgegennahme der Sendung berechtigt benannt wurde. Jede Änderung in der Person des Auslieferungsberechtigten bedarf deshalb einer Änderung der Eintragung im CT-Dokument oder damit der Vorlage der Urkunde.

Der Besitzer des Papiers ist daher in jedem Fall vor einer befreienden Auslieferung an einen Dritten oder Rückgabe an den Absender gesichert[4]. Befolgt der CTO gleichwohl eine formwidrige Absenderverfügung, so gilt das Gut dem Berechtigten gegenüber als verloren, so daß ihm wenigstens ein Schadensersatzanspruch gegen den CTO zusteht[5]. Da dieser zumindest grobfahrlässig gehandelt haben dürfte, kann er sich nicht[6] auf eine

---

1) UR 3g; FBL 2.1a; 3.2 besagen sinngemäß dasselbe

2) FBL 3.2 erwähnt nur das Recht des Empfängers, Ablieferung an einen Dritten zu verlangen

3) UR 4b; FBL 3.2 S. 1

4) Helm a.a.O. S. 68

5) UR 3f i.V. mit 12 UR

6) UR 17; FBL 10.2

Haftungsbeschränkung berufen.

e) Übertragbarkeit und Übertragungswirkungen

Ist das Dokument des kombinierten Verkehrs in nichtnegoziabler Form ausgestellt, erfolgt die Auslieferung der Güter an den in der Urkunde namentlich genannten Empfänger[1], ohne daß er hierfür der Vorlage des Papiers bedürfte. Dieser benötigt das Dokument zwar nicht, um die Waren zu erhalten, aber der Papierbesitz schützt ihn vor nachträglichen abweichenden Verfügungen des Absenders und ist deshalb für ihn von Vorteil. Ein CT-Dokument in dieser Gestalt erfüllt grob gesagt die Funktion eines Eisenbahnfrachtbriefdoppels.

Demgegenüber ist bei der negoziablen Version die Geltendmachung des Auslieferungsanspruchs an die Innehabung der Urkunde gebunden, das Dokument in dieser Form ist somit Vorlage- und damit Wertpapier[2]. Verbrieft werden kann der Auslieferungsanspruch in Order- oder Inhaberform[3], dies ist nach den Regeln des deutschen Schuldrechts unbedenklich zulässig[4], wenngleich die gesetzlichen Indossamentswirkungen den technisch indossablen Orderpapieren vorbehalten sind.

Wertpapierrechtliche Einzelheiten enthalten die UR und die FBL-Bestimmungen nicht, wohl um diese den unterschiedlichen nationalen Rechtsordnungen zur Regelung zu überlassen[5]. Da das Dokument des kombinierten Verkehrs als Konnossementersatz konzipiert und gewollt ist[6] und im Zweifel dessen Wirkungen haben

---

1) UR 4b; FBL 3.2 undeutlich

2) Baumbach-Hefermehl WPR Rdn. 6; Rehfeldt-Zöllner § 3 IV 4b

3) UR 3a; FBL 3 kennt nur die Orderversion, s. oben S. 177 FN 6

4) Helm S. 69

5) Helm S. 69

6) Helm a.a.O.

soll, ist eine verkehrsfreundliche Auslegung durchweg am Platze[1].

aa) Das nichtnegoziable Dokument

Das nichtnegoziable kombinierte Transportdokument ist in den UR nur bruchstückhaft geregelt[2], die FBL-Bedingungen beschränken sich auf eine bloße Erwähnung[3].

Nicht-negoziabel oder wie dieser Terminus in den FBL-Bestimmungen klarer verdeutlicht wird, nichtübertragbar wird diese Version des CT-Dokuments nicht etwa deswegen genannt, weil mangels Wertpapiereigenschaft eine wertpapiermäßige Übertragungsform nicht zur Verfügung steht, sondern vielmehr weil Ansprüche des Empfängers, die ihm nach dem Frachtvertrag zustehen, überhaupt nicht, also auch in keiner anderen Form zedierbar sind; sie sind unabtretbar i.S. von § 399 BGB. Nach UR 4b kann der im CT-Dokument genannte Adressat zwar verlangen, daß der CTO die für ihn bestimmten Güter an einen Dritten ausliefert. Dieser Dritte ist nach dem Wortlaut der UR aber "advised to the CTO by such consignee as anthorised by him to accept delivery", er ist also lediglich Empfangsbevollmächtigter, nicht Zessionar und Rechtsnachfolger des ursprünglichen Empfängers. Dieser bleibt also weiterhin Gläubiger eines Auslieferungsanspruchs, der nur gemäß §§ 362 Abs. 2, 185 BGB durch Leistung an einen Dritten erfüllt wird.

Das nichtnegoziable CT-Dokument spielt folglich in der Trias der Papiers des kombinierten Verkehrs

---

1) Helm a.a.O.

2) UR 4

3) FBL 3.1

nicht die Rolle, die bei den Konnossementen dem Rektakonnossement zugewiesen ist. Dieses ist gemäß § 653 HGB Vorlegungs- und damit Wertpapier, weil die Güter nur gegen dessen Vorlage ausgehändigt werden. Es verbrieft einen Auslieferungsanspruch, der nach den Regeln der bürgerlich-rechtlichen Forderungsabtretung abgetreten werden kann.

bb) Das Inhaberdokument

Das Inhaberdokument verbrieft einen Auslieferungsanspruch und mögliche Folgeansprüche[1], der selbständig neben dem Frachtvertrag besteht[2].

Nach § 793 BGB ist es unbedenklich zulässig, das Auslieferungsversprechen in der form einer Schuldverschreibung auf den Inhaber zu kleiden. Die Übertragung des Inhaber-CT vollzieht sich nach sachenrechtlichen Grundsätzen gemäß §§ 929 ff BGB[3]. Einwendungen und Einreden sind gemäß §§ 794, 796 BGB weitgehend ausgeschlossen, so daß Gutglaubensschutz gewährleistet ist.

Der CTO wird durch Auslieferung des Gutes an den Inhaber des Papiers frei (§ 793 Abs. 1 S. 3 BGB), das Inhaber-CT hat also Legitimationsfunktion zugunsten des CTO. Ist das Dokument in einem Satz von mehreren Originalen ausgegeben, so wird der CTO nach UR 3g schon dann frei, wenn er in gutem Glauben gegen Rückgabe eines Originals ausliefert.

cc) Das Orderdokument

Das kombinierte Transportdokument an Order gehört

---

1) Helm S. 69

2) Vgl. im einzelnen oben S. 155; vgl. auch Helm S. 70

3) Statt vieler Baumbach-Hefermehl WPR Rdn. 17; Larenz Schuldrecht Bd. 2 § 66 I (S. 439)

nicht zu dem Kreis der nach deutschem Recht anerkannten technischen Orderpapiere. Da diese einen geschlossenen Kreis bilden und andere Papiere durch Anfügung der Orderklausel im Wege der Parteivereinbarung nicht zu Orderpapieren im eigentlichen Sinne gemacht werden können[1], hat das Order-CT lediglich den Rang eines "nichttechnischen", "einfachen" oder "zivilen" Orderpapiers[2].

Ein auf ein solches Papier gesetztes Indossament hat nicht die in §§ 364, 365 HGB vorgesehenen gesetzlichen Wirkungen. Nach ganz einhelliger Ansicht[3] kommt ihm lediglich die Bedeutung einer bürgerlichrechtlichen Forderungsabtretung gemäß § 398 BGB zu.

Wenn im Geschäftsleben ein technisch nicht indossables Papier mit einer Orderklausel versehen wird, kann hiermit zweierlei bezweckt werden.

Ihre Verwendung kann lediglich den (überflüssigen) Hinweis auf die Abtretbarkeit des Rechts enthalten[4].

---

1) Ganz h.M. RGZ 101, 297 (299), vgl. nur Baumbach-Hefermehl WPR Rdn. 23; Rehfeldt-Zöllner § 3 IX, Hueck S. 15; Helm a.a.O. S. 70, a.A. nur Scheer S. 51 ff, der für eine Rechtsfortbildung im Wege der Analogie eintritt, da für den Gesetzgeber eine "Anschauungslücke" bestanden habe und Hueck-Canaris § 25 I 6 (S. 176), im einzelnen unten S. 316

2) Helm a.a.O. S. 71

3) Baumbach-Duden Einf. § 363 Anm. 1 B; v. Godin in Großkomm. HGB § 363 Einl.; Schlegelberger-Hefermehl § 363 Rdn. 60; Heymann-Kötter § 364 Anm. 1; Düringer-Hachenburg-Breit § 363 Rdn. 31; Jacobi in Ehrenbergs Hdb. Bd. IV. 1 §§ 37 II, 38 XI 2; RGZ 71, 30 (33); 118, 34 (38); 122, 221 (224)

4) Schlegelberger-Hefermehl § 363 Rdn. 61; Düringer-Hachenburg-Breit § 363 Rdn. 32

Sie kann aber auch den Willen der Parteien ausdrücken, auf vertraglichem Wege ein den Orderpapieren möglichst ähnliches Papier zu schaffen, insbesondere künftige Erwerber frei von Einwendungen aus der Person ihrer Vormänner zu stellen[1]. Rechtstechnisch läßt sich dieses Ziel durch einen Vertrag zugunsten Dritter erreichen.

Was im Einzelfall die Orderklausel zu bedeuten hat, ist im Wege der Auslegung und oft nur schwer zu ermitteln.

Die Bedeutung beim CT-Dokument ist aber offensichtlich. Gewollt ist hier in Verbriefung des Auslieferungsanspruchs die Legitimationswirkung und die Übertragbarkeit nach Indossamentsrecht[2], wie sich aus den Bedingungen ergibt.

Anders als bei anderen zu beobachtenden zivilen Orderpapieren ist diese an sich unerwünschte Wertpapierform hier nicht Folge von Rechtsunkenntnis oder unbedachter Übernahme gebräuchlicher kaufmännischer Geschäftsformen, sondern resultiert aus dem Fehlen eines einheitlichen internationalen Wertpapierrechts. Die UR und FBL-Bedingungen können wegen der verschiedenartigen nationalen Rechtsordnungen für Wertpapiere keine Regelungen bis ins Detail enthalten[3], sie können nur eine bestimmte rechtliche Wirkungsweise der Dokumente beschreiben, die mit den Mitteln nationalen Rechts möglichst vollkommen erreicht werden soll.

---

1) Ulmer S. 27; Düringer-Hachenburg-Breit § 363 Anm. 32 m.w.N.; Schlegelberger-Hefermehl a.a.O.; Recke S. 32; Hildebrandt S. 112

2) Helm a.a.O. S. 69

3) Helm a.a.O. S. 69

Es hat den Anschein, als ob die schon totgesagten[1] zivilen Orderpapiere aus dem Gegensatz des national numerus clausus und international anwendbarer Allgemeiner Geschäftsbedingungen neue Bedeutung erlangen.

Das Order-CT ist, obwohl es nicht zu den technisch indossablen Orderpapieren gehört, gleichwohl Wertpapier. Denn die Geltendmachung des verbrieften Rechts ist von der Innehabung des Papiers abhängig gemacht[2]. Die Eigenschaft als Vorlagepapier kann durch Parteivereinbarung[3] erzeugt werden und hat mit der weiteren wertpapierrechtlichen Ausgestaltung der Urkunde nichts zu tun.

Die Übertragung des verbrieften Auslieferungsanspruchs bedarf der äußeren Form[4] des Indossaments, das unmittelbar nur die Bedeutung einer Zession i. S. von § 398 BGB hat. Die Übergabe des Papiers ist unabhängig von dem oben[5] dargestellten Meinungsstreit erforderlich. Das Eigentum an der Urkunde richtet sich nach § 952 BGB. Da auch die Beweiswirkungen des Indossaments vertraglich zugunsten des jeweiligen Forderungsberechtigten vereinbart werden können[6] und beim Order-CT als vereinbart zu gelten haben, weist das Order-CT bezüglich der Übertragbarkeit keinerlei Nachteile gegenüber einem echten Orderpapier auf[7].

---

1) Pongratz S. 228

2) UR 3g; FBL 3.2 S. 3

3) Staub-Koenige Anh. § 365 Anm. 1; Hildebrandt a.aO. S. 95

4) Die Abtretung nach § 398 ist zwar grundsätzlich formfrei, die Wirksamkeit der Abtretung kann aber vertraglich von der Einhaltung einer bestimmten Form abhängig gemacht werden. Ein solches gemäß § 399 zulässiges abgeschwächtes Abtretungsverbot ist wirksam.

5) Vgl. S. 215

6) Helm S. 71

7) Helm S. 71

Der Gutglaubensschutz des § 364 Abs. 2 HGB findet, da es sich bei ihm um die Wirkung eines Indossaments im Rechtssinn handelt, auf das Order-CT keine Anwendung. Nach dem Grundsatz von § 404 BGB muß sich der Empfänger alle Einreden aus dem Verhältnis des CTO zum Absender entgegen halten lassen, mit Ausnahme des Scheingeschäftes, das durch § 405 BGB ausgeschlossen wird.

Eine weitere Einschränkung ergibt sich aus UR 9 Abs. 3[1], wonach dem gutgläubigen Dritterwerber nicht entgegengehalten werden kann, der CTO habe andere Ware oder die Ware anders als in dem Dokument beschrieben erhalten. Diese Bestimmung ist als ein unbedenklich zulässig[2] vertraglicher Einredeverzicht zugunsten des jeweils Berechtigten zu werten.

Helm[3] folgert aus der Verbriefung des Auslieferungsanspruchs im Orderpapier weiter, daß es dem CTO verwehrt sei, sich auf abweichende Vereinbarungen mit einem früheren Beteiligten zu berufen, z.B. die der befreienden Auslieferung ohne Vorlage der Urkunde.

Allerdings bestimmt schon UR 1c, daß jede vertragliche Abwicklung von den UR, die nicht die Erweiterung der Verpflichtung oder Haftung zum Gegenstand hat "null und nichtig" ist[4]. Abweichende Vereinbarungen können somit nicht nur einem gutgläubigen

---

1) Ebenso FBL 3.3

2) Helm S. 72; Schlegelberger-Hefermehl § 363 Rdn. 61; ausführlich Pongratz S. 194 ff

3) S. 72 unter Berufung auf RGZ 78, 149 (154)

4) Zahn S. 137 hält es für zweifelhaft, ob der selbstbeigelegte Charakter der Unabdingbarkeit der rules in unserer Rechtsordnung Beachtung verdiene. Niemand ist gezwungen, Frachtverträge auf der Grundlage der UR abzuschließen. Wenn er es aber tut, ist die Privatautonomie nicht unzulässig beschnitten, wenn die Parteien aus Gründen des Verkehrsschutzes dieses vorgefertigte Vertragssystem nur unverändert übernehmen können.

Dritten nicht entgegengehalten werden, sondern sind generell unwirksam.

Im Ergebnis bleibt damit der vertragliche Einwendungsausschluß der UR nicht hinter dem gesetzlichen des § 364 Abs. 2 HGB zurück.

Daß dem Order-CT-Dokument auch Legitimationsfunktion zukommen soll, ergibt sich außer der intendierten Nähe zum Konnossement (§ 365 Abs. 1 HGB Art. 40 Abs. 3 WG) auch aus UR 3g, wonach der CTO von seiner Auslieferungsverpflichtung schon dann frei wird, wenn er die Güter in gutem Glauben gegen Rückgabe von nur einem von mehreren Originaldokumenten aushändigt.

Den Parteien ist es nicht verwehrt, unter Abweichung von § 362 BGB zu vereinbaren, daß nicht nur durch Bewirken der Leistung an den materiell Berechtigten, sondern auch an den durch das Papier formell Legitimierten das Schuldverhältnis erlischt, falls Legitimation und Berechtigung auseinanderfallen[1]. Konstruktiv läßt sich dieses Ziel durch die Annahme einer unwiderruflichen Ermächtigung des CTO zur Leistung an den formell Legitimierten gemäß §§ 362 Abs. 2, 185, 182 Abs. 1, 183 S. 1 BGB erreichen[2].

f) Dingliche Wirkungen der Übergabe

Das CT-Dokument ist in allen seinen Versionen kein Traditionspapier, denn durch vertragliche Vereinbarung kann die Traditionsfunktion einer Urkunde nicht begründet werden, dies ist nur durch ein Gesetz möglich (§§ 424, 450, 650 HGB).

Eigentum ohne Übergabe der Güter selbst kann nur gemäß §§ 929, 931 BGB durch Einigung und Abtretung

1) Pongratz S. 176 ff m.w.N.
2) Helm a.a.O. S. 72

des Herausgabeanspruchs verschafft werden. Helm[1] sieht hierin für den Regelfall eine ausreichende Verfügungsmöglichkeit über das Frachtgut.

Schwierigkeiten bei der Verschaffung des Eigentums nach §§ 929, 931 BGB können allerdings dann entstehen, wenn in Ausführung des kombinierten Transports Unterfrachtverträge abgeschlossen werden mit eigenen Frachtpapieren, die ihrerseits in begebbarer Form den Anspruch auf Herausgabe der Güter gegen den unmittelbaren Besitzer verbriefen.

Der TCM-Entwurf[2] enthielt in Art. 3 Abs. 3 die ausdrückliche Klarstellung, daß die Ausstellung eines Dokuments des kombinierten Verkehrs die Ausstellung anderer Urkunden bezüglich einer Teilstrecke nicht hindere. Die UR und die FBL-Bedingungen enthalten einen solchen Hinweis nicht. Er ist auch entbehrlich, da sich eindeutig[3] aus den Richtlinien ergibt, daß der CTO den Transport zwar als ganzen schuldet, es ihm aber unbenommen ist,ihn durch Unterfrachtführer durchführen zu lassen. Da der CTO kaum über alle Verkehrsmittel verfügen wird, dürfte beim kombinierten Frachtvertrag die Einschaltung von Subunternehmern sogar die Regel sein[4]. Denkbar ist auch, daß der CTO als reiner "Bürooperator"[5] tätig wird, also als ein Frachtführer ohne eigene Transportkapazitäten, der seine Beförderungspflicht ausschließlich mit Hilfe von Unterfrachtführern genügt.

---

1) A.a.O. S. 73

2) Abgedruckt bei Löwe, Europ. Transportrecht 1972, S. 680 ff

3) UR 5a; FBL 2.1a

4) Scheer S. 21

5) Scheer a.a.O.

Hat ein solcher Unterfrachtführer die Güter in Gewahrsam, so entsteht mehrstufiger mittelbarer Besitz i. S. von § 871 BGB. Will der Absender sein Eigentum an den Waren übertragen, so geschieht dies gemäß §§ 929, 931 BGB durch Einigung und Abtretung des Herausgabeanspruchs gegen den nächststufigen Besitzmittler[1], also den CTO.

Ist für den Unterfrachtvertrag ein Traditionspapier ausgestellt, was vor allem beim Transport über See regelmäßig der Fall sein wird, so entstehen hieraus Schwierigkeiten für die Übereignung.

Nach der Rechtsprechung des BGH[2], die im Schrifttum[3] allgemeine Billigung gefunden hat, ist Wirksamkeitsvoraussetzung für eine Übereignung nach §§ 931, 929 die zusätzliche Papierübergabe. Denn der Anspruch auf Herausgabe der Ware sei untrennbar mit der Urkunde verbunden und könne deswegen auch nicht gesondert von ihr geltend gemacht und auch nicht abgetreten werden.

---

1) Palandt-Bassenge § 931 Anm. 2; Staudinger-Berg § 931 Rdn. 3; Pikart in RGRK § 931 Rdn. 5; Soergel-Baur § 931 Rdn. 2; Planck-Brodmann § 931 Anm. 2; Baur § 51 VI 3a; Westermann § 41 II 4a; Wolff-Raiser § 67 II FN 18

2) BGH LM § 931 BGB Nr. 1 = BB 1952 S. 386; BGHZ 49, 160 = WM 1968 S. 248; BGH NIW 1977 S. 499 (500 f); früher schon RGZ 119, 215 (217 f)

3) Palandt-Bassenge § 931 Anm. 3e; Soergel-Baur § 931 Rdn. 10; Staudinger-Berg § 931 Rdn. 8; RGRK (Pikart) § 931 Rdn. 22; Baur § 51 VI 3c; Erman-Westermann § 931 Rdn. 8; Prüssmann § 650 Anm. E 2; Schlegelberger-Liesecke § 650 Rdn. 5; Schaps-Abraham § 650 Anm. 18; Abraham, Seerecht S. 173; Heynen S. 133 FN 517 m.w.N.; aus dem älteren Schrifttum Abraham, Lagerschein S. 108 m.w.N.

Durch die jüngste dieser Entscheidungen[1] ist klargestellt worden, daß diese Grundsätze auch bei mehrfach gestuftem mittelbaren Besitz Anwendung finden. Erforderlich ist also nicht, daß gerade der abgetretene Anspruch in einem Traditionspapier verbrieft ist, ausreichend ist vielmehr schon, daß innerhalb dieser Besitzerpyramide überhaupt ein Traditionspapier vorhanden ist, so daß die Existenz eines solchen Dokuments schlechthin die Verfügungsmöglichkeit nach § 931 BGB beschränkt. Das heißt auf das CT-Dokument angewendet: besteht über den Unterfrachtvertrag ein Traditionspapier, so kann der Absender seinem Käufer kein Eigentum beschaffen, obwohl er den Herausgabeanspruch gegen den CTO abtritt, der nicht in dem Traditionspapier, sondern in dem CT-Papier verkörpert ist, das übergeben werden kann.

Der BGH begründet seine letzte Entscheidung lediglich mit einem pauschalen Verweis auf seine früheren Urteile, ohne auf den Unterschied in der Fallgestaltung einzugehen. Rechtfertigen läßt sie sich mit der Überlegung, daß der auf der Besitzleiter ferner stehende Besitzer nicht anders und leichter die für den Eigentumserwerb erforderliche Besitzposition soll verschaffen können, als dies der Besitzmittler tun könnte, der für ihn besitzt.

Ob schon mit Übergabe des CT-Dokumentes unter den Voraussetzungen der §§ 929, 931 BGB oder erst mit Erlangung der tatsächlichen Gewalt über die Sache das Eigentum übergeht, hängt damit von einem für die Parteien der Übereigung zufälligen Umstand ab.

---

1) BGH NJW 1977 S. 501

Besteht für diese ein unbedingtes Interesse daran, schon vor Ankunft der Güter am Bestimmungsort das Eigentum übergehen zu lassen, so muß dafür Sorge getragen werden, daß in Ausführung des kombinierten Transports die Güter an ein Traditionspapier nicht gebunden werden.

Auf Binnenschiffahrtsstrecken kann anstelle des fakultativen[1] Ladescheins die Beförderung ohnehin auf Frachtbrief durchgeführt werden.

Geht der Transport über See, so ist nach § 642 Abs. 1 HGB für den Verfrachter die Ausstellung eines Konnossements an sich obligatorisch. Durch ausdrücklichen oder stillschweigenden Verzicht des Abladers, das dürfte hier in aller Regel der CTO sein, kann vereinbart werden, daß kein Konnossement gezeichnet wird.[2] In diesem Fall wird der Verfrachter eine Empfangsbescheinigung erteilen[3].

Die Traditionspapiere der Unterfrachtführer erschweren nicht nur den Eigentumserwerb, sie begründen die Gefahr doppelter divergierender Auslieferungsansprüche und damit die Möglichkeit anderweitigen gutgläubigen Erwerbs. Um dies zu verhindern, darf der CTO diese Dokumente nicht aus der Hand geben. Neutralisiert werden können sie durch einen sogenannten Bindungsvermerk[4], aus dem hervorgeht, daß Ansprüche aus dem Papier nur in Verbindung mit dem CT-Dokument geltend gemacht werden dürfen.

---

1) § 72 Abs. 1 BSchG

2) Prüssmann § 642 Anm. A2; Schlegelberger-Liesecke § 642 Rdn. 8; Schaps-Abraham § 642 Anm. 1

3) Scheer S. 22

4) Scheer S. 22; Heini S. 62

Wenn das Eigentum nach §§ 929, 931 BGB übertragen werden kann, bietet das CT-Dokument eine Erwerbsmöglichkeit, die in ihren Wirkungen hinter denen eines Traditionspapiers praktisch kaum zurückbleibt[1].

3. Zusammenfassende Würdigung

Das Dokument des kombinierten Transports nach den UR und FBL-Bestimmungen bietet dem Käufer, der gegen ein solches Papier den Kaufpreis zahlt, die Gewißheit, daß die Ware in einer dem Vertrag gemäßen Beschaffenheit vom Frachtführer übernommen und unwiderruflich zur Beförderung übergeben worden ist. Das Papier gewährt ihm im Falle nicht ordnungsgemäßer Ablieferung einen eigenen seine Risiken abdeckenden Schadensersatzanspruch gegen den CTO. Der Käufer kann mit Hilfe des Dokuments die Waren weiterveräußern oder sie als Kreditgrundlage benutzen. Das Dokument des kombinierten Verkehrs ist in seiner negoziablen Form Wertpapier und erfüllt als solches alle Anforderungen, die der Verkehr im Interesse der Umlauffähigkeit an es stellt.

Das CT-Dokument ist weder Traditions- noch echtes Orderpapier und weist gegenüber solchen Wertpapieren ein notwendiges und nicht überbrückbares Qualitätsdefizit auf. Es verfügt aber über deren Wirkungsweise, soweit diese vertraglich hervorgerufen werden kann. Das CT-Dokument ist nach deutschem Rechtszustand das Optimum an Warenpapier, was sich im Wege privatautonomer Gestaltung erreichen läßt.

---

1) Helm a.a.O. S. 73; Rehfeldt-Zöllner § 25 IV 3; Abraham, Seerecht S. 171 ff

Abteilung B: Lagerpapiere

I. Einleitung

1. Lagerpapiere, mit deren Hilfe über eingelagerte Waren verfügt werden kann, können vom Lagerhalter oder vom Einlagerer ausgestellt sein.

   Die Urkunden des Lagerhalters sind nach Entstehungsgeschichte und Bedeutung zunächst Empfangsbescheinigungen, in denen der Lagerhalter bestätigt, die näher bezeichneten Waren erhalten zu haben. Hinzutreten können Auslieferungsversprechen, die in jeder der im Wertpapierrecht bekannten Verbrieferungsformen abgegeben und von den Gegebenheiten des zugrundeliegenden Lagervertrages losgelöst werden können. Dokumente des Lagerhalters sind der Lagerempfangsschein und der Lagerschein in seinen unterschiedlichen Erscheinungsformen.

   Lagerpapiere des Einlagerers sind solche, mit denen er den Lagerhalter veranlaßt, zugunsten des aus diesem Papier Berechtigten in einer bestimmten Weise über die eingelagerten Güter zu verfügen. Diese Urkunden haben eine gesetzliche Regelung nicht erfahren, ihre nähere Ausgestaltung verdanken sie der Handelspraxis. Sie lassen sich auf die Grundfigur der im weitesten Sinne verstandenen Anweisung zurückführen und werden meist als Lieferschein bezeichnet.

2. Im Lagergeschäft sind noch weitere Urkunden gebräuchlich, die jedoch nur für die Abwicklung des Lagervertrages, nicht aber für Rechte am Lagergut von Bedeutung sind. Sie sind keine Warenpapiere und sollen hier deshalb nur erwähnt werden.

Es sind dies der Anmeldeschein[1)2)], mit dem der Einlagerer dem Lagerhalter anzeigt, daß er demnächst Güter der näher beschriebenen Art bei ihm einlagern werde. Faßt man den Lagervertrag als Konsensualvertrag[3)] auf, so kann der Anmeldeschein eine Offerte zum Abschluß des Lagervertrages enthalten. Der Abmeldeschein[4)] (auch Abnahmeschein) ist demgegenüber die Mitteilung an den Lagerhalter, daß das Lagergut ganz oder in Teilpartien vom Lager genommen werde. Der Abmeldeschein stellt also ein Kündigungsschreiben über den Lagervertrag dar. Üblicherweise[5)] wird er in zwei Exemplaren vorgelegt, auf das eine setzt der Lagerhalter seinen Prüfvermerk und gibt ihn dem Einlagerer zurück. Gegen Vorlage dieser "Bezugsschein"[6)] genannten Ausfertigung wird das eingelagerte Gut vom Lagerpersonal ausgehändigt. Der Bezugsschein enthält also eine betriebsinterne Anweisung des Lagerhalters an seine Leute. Das Papier ist außerdem Beweismittel für die Kündigung des Lagervertrages[7)].

---

1) Münch S. 24; Senckpiehl ZHR 69 S. 461 (462 enthält ein Muster) Lehmann S. 992; Düringer-Hachenburg-Lehmann § 424 Anm. 2 m.w.N.; Abraham, Lagerschein S. 29

2) In § 4 Abs. 2 der HHLA wird er Einlagerungsauftrag genannt

3) BGHZ 46, 43 (48); Baumbach-Duden § 416 Anm. 3 B; Senckpiehl S. 464; Münch S. 24; a.A. (Realvertrag): Ratz in Großkomm. § 416 Anm. 5 m.w.N.; Schlegelberger-Schröder § 416 Rdn. 8

4) Münch S. 32; Düringer-Hachenburg a.a.O.; Lehmann S. 992; Senckpiehl S. 495 (Formular auf S. 496); Abraham a.a.O.

5) Münch S. 32; Senckpiehl a.a.O.

6) Außer den Vorgenannten auch Düringer-Hachenburg-Lehmann § 424 Anm. 2a; Abraham a.a.O.

7) Münch a.a.O.

II. Die Rechtsgrundlage des Lagergeschäfts

1. Das Lagergeschäft ist in den §§ 416 - 424 HGB nicht abschließend und auch nicht umfassend geregelt. Ergänzend greifen die Vorschriften über die Verwahrung (§§ 688 - 700 BGB) ein. Insbesonders existieren mit Ausnahme für den Orderlagerschein[1] keinerlei gesetzliche Bestimmungen über die Lagerpapiere, so daß gerade auf diesem Gebiet für Allgemeine Geschäftsbedingungen ein weites Anwendungsgebiet bleibt. Zu nennen sind hier in erster Linie die ADSp[2], deren §§ 43 - 49 das Lagergeschäft betreffen. Die ADSp werden einem Lagervertrag zugrundegelegt, wenn der Lagerhalter zugleich ein Speditionsunternehmen betreibt.

   In der Bundesrepublik Deutschland kommen heute praktisch nur noch Mischbetriebe vor[3]. Private reine Lagereiunternehmen sind nach Zahl und Kapazität derartig gering, daß sie gesamtwirtschaftlich keine Rolle spielen. Das Lagergeschäft ist zu einem Annex der Spedition geworden. Angesichts der derzeit unbefriedigenden Ertragssituation auf dem Lagereisektor läßt sich betriebswirtschaftlich die Lagerei nur noch als Serviceleistung zum gewinnträchtigen Transport- und Speditionsgeschäft rechtfertigen[4]. Aus dieser Struktur der Lagereiunternehmen ergibt sich die überragende Bedeutung der ADSp für das Lagergeschäft.

---

1) §§ 363 Abs. 2, 424 HGB i.V. mit OLSchVO vom 16. 12. 1931

2) Nach h.M. haben diese den Charakter typisierter AGB, vgl. Baumbach-Duden § 415 Anh. vor § 1 ADSp; Krien ADSp § 2 Anm. 1; Helm in Großkomm. § 415 Anh. I ADSp Vorbem. 2 m.w.N.; Schlegelberger-Schröder § 407 Rdn. 11c führt als Geltungsgrund der ADSp zwischen Spedition und Kaufmann Handelsbrauch an

3) Nach Auskunft des Bundesverbandes Spedition und Lagerei gibt es in der Bundesrepublik derzeit ca. 5000 Spediteure und 1.700 Lagerhalter. Vergröbernd läßt sich sagen, daß alle Lagerhalter Spedition betreiben

4) Auskunft des Bundesverbandes Spedition und Lagerei (BSL)

Die Spediteure sind bemüht, die ihnen günstigen ADSp allen Geschäften, die sie tätigen, zugrundezulegen. Allerdings müssen sie mitunter die abweichenden Konditionen mächtiger Kunden akzeptieren[1]. Die ADSp gelten folglich nicht für Geschäfte mit der öffentlichen Hand[2]. Die Bundesanstalt für landwirtschaftliche Marktordnung hat eigene Umschlag- und Lagervertragsbedingungen entwickelt[3]. Die öffentliche Bevorratung verfolgt wirtschaftspolitische Ziele und kann hier, wo es um privatwirtschaftlichen Güterumschlag geht, beiseite gelassen werden.

Lagerverträge über Möbel werden den "Allgemeinen Lagerbedingungen des deutschen Möbeltransports" (ALB)[4] unterworfen. Daneben existieren Lagerbedingungen von bundesweiter Bedeutung für bestimmte Lagergüter[5] und solche von regionaler Verbreitung. Zu nennen sind hier vor allem die Hamburger Lagerungsbedingungen (HLB)[6], nach denen die Hamburger Lagerhalter und Quartiersleute arbeiten. Außerdem sind AGB anzutreffen, die nur für ein

---

1) Auskunft BSL

2) Auskunft eines Speditions- und Lagereiunternehmens

3) Auskunft des Vorgenannten

4) Abgedruckt in Großkomm. HGB § 424 Anh. I B; über deren Geltung und ihr Verhältnis zu den ADSp vgl. Ratz in Großkomm. § 416 Einl. und Sellschopp S. 9 f

5) Sellschopp S. 7 f nennt die Allgemeinen Bedingungen für die Kaltlagerung (ABKL) und die Bedingungen der Einfuhr und Vorratsstelle (LB-EVSt), abgedruckt bei Sellschopp Anh. III und V

6) Abgedruckt bei Sellschopp unter Anh. II hier auszugsweise abgedruckt als Anlage 9

einzelnes Unternehmen Gültigkeit haben.[1)]

Keine Bedeutung haben AGB für das Lagergeschäft mit Orderlagerscheinen. Dieses richtet sich ausschließlich[2)] nach der OLSchVO, die gemäß § 14 Abs. 1 OLSchVO durch eine genehmigungspflichtige Lagerordnung[3)4)] ergänzt wird.

2. Nur der zur Ausgabe von Orderlagerscheinen staatlich konzessionierte Lagerhalter ist gemäß § 33 OLSchVO verpflichtet, dem Einlagerer auf dessen Verlangen einen Orderlagerschein zu erteilen. Im übrigen besteht ein gesetzlicher Anspruch nicht.[5)]

   In der Rechtswirklichkeit ist aber diese Regel die Ausnahme. Gelten die ADSp, so ist dem Einlagerer nach dessen Verlangen ein Lagerempfangsschein, ein Namens- oder Inhaberlagerschein auszustellen (§ 48 ADSp). Finden die

---

1) Sellschopp S. 7 spricht von einer "unübersehbaren Vielzahl". Dies steht aber im Widerspruch zur Auskunft der BSL, wonach nur zahlenmäßig wenige und wirtschaftlich unbedeutende Lagerhalter nicht mit den ADSp arbeiten

2) Baumbach-Duden § 416 Anm. 2 B; Schlegelberger-Schröder § 416 Rdn. 24 und § 424 Rdn. 2; Krien-Hay § 48 ADSp Anm. 2; insbesondere haben auch die ADSp keine Gültigkeit, so ausdrücklich Krien-Hay vor § 43 Anm. 5

3) Bei Krien ist unter Nr. 1730 die Musterlagerordnung des Preußischen Ministers für Handel und Gewerbe abgedruckt, deren Verwendung den Lagerhaltern empfohlen wird

4) Als Beispiel einer genehmigten Lagerordnung siehe die Lagerordnung der Hamburger Hafen- und Lagerhaus AG, Abgedruckt bei Sellschopp Anh. IV (HHLA)

5) Krien-Hay § 48 ADSp Anm. 2 m.w.N; eine solche Pflicht ergibt sich insbesondere auch nicht aus § 368 BGB, da mit einem Lagerpapier nicht vom Gläubiger eine Quittung über den Erhalt der ihm gebührenden Leistung verlangt wird, sondern vom Schuldner ein Schuldschein

HLB Anwendung, so wird gemäß § 5 ALB ein "Lagerschein" ausgegeben, der aber nur die rechtliche Qualität eines Lagerempfangsscheines hat[1] § 12 HLB bestimmt, daß ein Aufnahmeschein oder Lagerschein[2] ausgestellt wird, sobald die Güter ordnungsgemäß eingelagert sind. Kann ein Einlagerer nicht schon nach den jeweils gültigen ABG ein Lagerpapier verlange, so soll der Lagerhalter zumindest nach Handelsbrauch verpflichtet sein[3], eine Quittung zu erteilen.

III. Die Urkunden des Lagerhalters

A. Praktische Bedeutung

Lagerpapiere der hier interessierenden Art werden heute in bedeutenderem Umfange nur noch in den Seehäfen ausgestellt. Das verbreitetste Lagerdokument in Hamburg ist der Namenslagerschein[4], daneben kommt dort noch der in den HLB vorgesehene Aufnahmeschein vor.

An den Handelsplätzen im Binnenland werden dagegen Lagerscheine nicht[5] oder doch nur höchst selten verlangt[6], obwohl die Einlagerer gemäß § 48 ADSp ein Recht auf eine solche Urkunde haben. Auch konzessionierte Orderlagerscheine werden fast gar nicht mehr von den hierzu er-

---

1) Ratz in Großkomm. § 424 Anm. 10

2) Hierunter ist nach den HLB ein Namenslagerschein zu verstehen, wie sich aus dem Formular, auf das in § 12 HLB verwiesen wird, ergibt. Inhaberlagerscheine sind den HLB unbekannt

3) Krien-Hay § 48 ADSp Anm. 2 m.w.N.

4) Pongratz S. 71; Optz S. 151, die sich jeweils auf Auskünfte der Handelskammer Hamburg beziehen

5) Auskunft des BSL

6) Nach Auskunft eines Lagerhalters werden über ca. 10 % aller Lagergeschäfte Lagerscheine ausgestellt, nach den Auskünften anderer dürfte diese Zahl noch über dem Durchschnitt liegen

mächtigten Unternehmen ausgestellt.[1]

Das verbreitetste Lagerpapier ist der Lagerempfangsschein,[2] der in der Praxis allerdings kaum je unter dieser Bezeichnung vorkommt und für den, im Gegensatz zu den Lagerscheinen, auch ein einheitliches Formular nicht im Verkehr ist. Da nach § 48 B a ADSp der Lagerempfangsschein lediglich eine Bescheinigung des Lagerhalters über den Empfang des Gutes darstellt, erfüllt praktisch jede Eingangsbestätigung die tatbestandlichen Voraussetzungen eines solchen Papiers. Es hat allerdings den Anschein, daß in der Lagerpraxis unter Lagerempfangsschein nur ein solcher mit Präsentations- oder Legitimationsklausel verstanden wird, der also bei Ausfolgerung der eingelagerten Güter vorzulegen ist[3] und damit

---

1) Pongratz S. 71; Opitz S. 151, die sich auf Auskünfte aus der Praxis stützen (Hamburg 1970, Berlin 1967). Laut Auskunft der Rhenus WTG Köln wurden von dieser in den letzten 2 Jahren überhaupt keine mehr verlangt. Demgegenüber teilte die Neusser Lagerhaus AG mit, daß die Nachfrage unterschiedlich sei, jahrelang würden keine ausgegeben, dann seien sie wieder stark gefragt. Konjunkturelle Gründe dürften hierbei eine Rolle spielen

2) Gruns S. 48, Pongratz S. 71; Münch S. 30, ebenso die Auskunft der Fa. Cretschmar, Düsseldorf. Inhaberlagerscheine gibt es in der Praxis nicht mehr (Serick Bd. 2 S. 206; Schlegelberger-Hefermehl § 363 Rdn. 45). Nicht mehr nachweisbar ist auch der zivile Orderlagerschein (Pongratz S. 69, der eine umfassende Umfrage bei Banken, Lagerhaltern, Spediteuren und der Handelskammer Hamburg durchgeführt hat)

3) Anders ist nicht erklärlich, daß ein befragtes Lagerunternehmen mitteilte, daß von ihm Lagerempfangsscheine nicht ausgestellt würden, gleichzeitig aber eine Bescheinigung, die häufig erteilt wird, mitschickte, in der die Einlagerung genau beschriebener Güter bestätigt wird. Dieses Papier ist allerdings laut Aufdruck für die Rückgabe der Güter nicht vorzulegen

neben der Bestätigungs- auch Ausweisfunktion erfüllt.

Lagerhalter bestätigen den Eingang der Güter oftmals auch durch Einsenden der quittierten Frachtpapiere[1] oder auf einem sogenannten Löschbericht oder Einlieferungsavis[2]. Dies geschieht insbesondere dann, wenn die Güter dem Lagerhalter von dritter Seite zur Verfügung des Einlagerers zugesandt werden. In diesem Fall dient die Anzeige auch der Benachrichtigung über Art, Zahl und Beschaffenheit der Waren, informiert also auch über das Ergebnis der dem Spediteur nach § 16 ADSp obliegenden Untersuchung der Güter.

Üblich ist ferner auch die Eingangsbestätigung auf Kundenformularen[3].

Die Abneigung des Handelsverkehrs gegen Lagerscheine dürfte aus der heutigen Funktion des Lagerhauswesens resultieren. Lagerhäuser werden von Produzenten als Ersatz für fehlende eigene Vorratsräume benötigt. Lagerhäuser im Binnenland dienen der Distribution eigener Erzeugnisse auf Zwischenhändler[4]. Die eingelagerten Partien werden daher in Teilmengen an verschiedene Abnehmer ausgeliefert. Die Existenz eines Lagerscheins wäre wegen des Vorlegungs- und Abschreibungsverfahrens nur hinderlich.

---

1) Auskunft des BSL und der Rhenus WTG Köln

2) Auskunft der Neusser Lagerhaus AG

3) Auskunft der Rhenus WTG Köln

4) Nicht uninteressant in diesem Zusammenhang dürfte sein, daß 62,7 % der Lagerhalter nur 1 bis 10 Einlagerer betreuen, nur 9.9 % aber mehr als 30; 56 % der Einlagerer arbeiten schon länger als 5 Jahre mit "ihrem" Lagerhalter zusammen (aus "Daten der gewerblichen Lagerei" Broschüre des BSL). Hieraus ergibt sich, daß die Lagerhalter fest in das Vertriebssystem bestimmter weniger Unternehmen eingeschaltet sind und daß das anonyme Massengeschäft, das aus Gründen der Leichtigkeit der Geschäftsabwicklung Dokumente benötigt, in der Rechtswirklichkeit kaum vorkommt.

B. Die einzelnen Papiere

1. Der Lagerempfangsschein

a) Der einfache Lagerempfangsschein

Der Lagerempfangsschein, in der Praxis des Lagerwesens meist Aufnahmeschein oder -bescheinigung[1], Anlieferungsschein[2], Einlösungsschein[3], Lagerquittung[4], Besitzschein[5] oder bisweilen irreführend im untechnischen Sinne auch Lagerschein[6] genannt, ist nach der Definition in § 48 B a ADSp nur eine Bescheinigung des Lagerhalters über den Empfang der Güter, er ist Quittung, also lediglich Beweismittel[7].

In seiner einfachsten Form beschränkt sich die Bedeutung des Lagerempfangsscheins auf diese Funktion. Er ist folglich nicht geeignet, darüber hinaus als technischer Ersatz für die Waren verwendet zu werden.

Konsequent ist es deswegen, wenn ein Unternehmen[8] zur Klarstellung auf seinen Formularen folgendes vermerkt:

> "Diese Empfangsanzeige ist nicht belehnbar und nicht übertragbar. Sie dient Dritten gegenüber nicht als Beweis, daß die Ware überhaupt noch oder noch für Rechnung des

---

1) Rhenus WTG Köln

2) Fa Cretschmar, Düsseldorf

3) Lehmann a.a.O. S. 992

4) Münch S. 24

5) Ratz in Großkomm. § 424 Anm. 10

6) Düringer-Hachenburg-Lehmann § 424 Anm. 2a berichtet darüber

7) Recke S. 34; Lehmann S. 992; Münch S. 25; Krien-Hay ADSp § 48 Anm. 2 u. 3, Düringer-Hachenburg-Lehmann § 424 Anm. 2a; Abraham, Lagerschein S. 23

8) Rhenus WTG

ursprünglichen Einlagerers bei uns lagert, weil wir berechtigt sind, die Ware ohne Rückgabe dieser Bestätigung auszufolgen."

Diesen Sätzen ist deutlich das Bemühen abzulesen, Wirkung und Verwendung des Papiers auf die Vertragspartner zu beschränken und jeder Drittrichtung und Fortentwicklung der Urkunde zu einem Warenpapier entgegenzutreten. Einem Zessionar des Einlagerers soll die Urkunde keinen Vertrauensteilbestand schaffen.

Der Lagerempfangsschein erbringt unmittelbar Beweis nur für die Tatsache der ursprünglichen Einlagerung des Lagergutes und mittelbar auch für den Abschluß eines Lagervertrages.[1)]

Nicht bewiesen werden kann mit einem Lagerempfangsschein, daß die eingelagerten Güter tatsächlich in der beschriebenen Art und mit dem angegebenen Gewicht, Inhalt, Wert und in der bezeichneten Verpackung übernommen worden sind. Für den Anwendungsbereich der ADSp ergibt sich dies aus deren §§ 7c und d. Nach § 2 Abs. 1 HLB ist der Lagerhalter nicht verpflichtet, die Angaben im Anmeldeschein, die in den Empfangsschein dann übertragen werden, zu überprüfen oder zu ergänzen. Es ist allein Sache des Einlagerers, die erforderlichen Angaben zu ermitteln.[2)]

Die Warenbeschreibung dient damit nur der Individualisierung des Lagergutes, sie ist dem Lagerhalter gegenüber nicht verbindlich und damit auch nicht die Grundlage seiner Auslieferungsverpflichtung. Nur wenn die Nachprüfung der Menge verkehrsüblich

---

1) Abraham S. 23

2) Krien § 7 ADSp Anm. 6; Krien-Hay § 7 Anm. 6 und 7

ist, erstreckt sich die Bestätigungsfunktion über die Tatsache der Einlagerung hinaus gemäß § 7c ADSp auch hierauf. Dieser Beweis kann natürlich nicht nur mit dem Lagerempfangsschein, sondern auch auf jede andere Weise erbracht werden.[1)]

Der Lagerempfangsschein enthält anders als ein Lagerschein keine Verpflichtungserklärung des Lagerhalters zur Herausgabe des Gutes[2)]. Der Anspruch auf Rückgabe des Lagergutes besteht kraft Gesetzes und unabhängig vom Besitz des Lagerempfangsscheines. Gerät dieser in Verlust, so entsteht hieraus dem Einlagerer kein Nachteil außer dem, daß ihm der Beweis der Einlagerung möglicherweise erschwert wird[3)].

Der Lagerempfangsschein ist demzufolge auch kein Wertpapier[4)].

Die Übereignung und Verpfändung der eingelagerten Sachen erfolgt nach den allgemeinen Grundsätzen, also gemäß §§ 931 und 1205 Abs. 2 BGB. Die Übergabe des Lagerempfangsscheines ist für die Vollendung des Rechtserwerbes nicht erforderlich, wenngleich sie wegen des Schutzes aus § 405 BGB auch zweckmäßig erscheint[5)].

Das Eigentum an der Urkunde geht mit der Abtretung des Herausgabeanspruchs auf den neuen Gläubiger gemäß § 952 BGB über[6)]. Der Erwerber kann außerdem die Herausgabe des Lagerempfangsscheines auch

---

1) Münch S. 24
2) Krien-Hay § 48 Anm. 3; Senckpiehl ZHR 69, 461 (467)
3) Abraham a.a.O. S. 23
4) Abraham a.a.O; Senckpiehl a.a.O.; Münch S. 25
5) Abraham a.a.O.
6) Abraham a.a.O.; Münch S. 28

nach § 402 BGB verlangen[1].

Finden die ADSp Anwendung, ist gemäß § 48 Bc S.1 ADSp die Abtretung oder Verpfändung der Rechte aus dem Lagervertrag dem Lagerhalter gegenüber - und damit überhaupt[2] - erst dann wirksam, wenn sie vom Einlagerer schriftlich mitgeteilt sind.

Die Übertragung[3] des Lagerempfangsscheines für sich genommen ist für die dingliche Zuordnung der Güter ohne Belang, allerdings wird in ihr schlüssig die nach § 931 BGB erforderliche Abtretung des Herausgabeanspruchs zu sehen sein.[4]

b) Der Lagerempfangsschein mit Präsentationsklausel

Da der Lagerhalter bei Bestehen eines Lagerempfangsscheines in der einfachen bisher erörterten Form mit befreiender Wirkung nur an den materiell Berechtigten ausliefern darf und gegen Falschauslieferungen nur im engen Rahmen der §§ 407, 408 BGB geschützt ist und da - zumal in Großbetrieben - die Überprüfung der Identität des Abholers Schwierigkeiten bereitet[5], ist es gebräuchlich, den Lagerempfangsschein mit einer Vorlegungsklausel zu versehen.

---

1) Schlegelberger-Schröder § 424 Rdn. 9; Krien-Hay § 48 Anm. 4 a

2) Schlegelberger-Schröder § 424 Rdn. 9; Ratz in Großkomm. § 424 Anm. 10; offengelassen von BGH WM 1970 S. 1368 (1369)

3) Düringer-Hachenburg-Lehmann § 424 Anm. 2a; Münch S. 28 leugnet die Möglichkeit der Übertragung

4) Schlegelberger-Schröder a.a.O; Düringer-Hachenburg-Lehmann a.a.O; vgl. auch Hans RZ 1925 S. 523; Krien-Hay § 48 Anm. 4a

5) Abraham S. 26

Der Lagerempfangsschein nach ADSp ist gemäß § 48 Ba S. 2 schon kraft dieser Regelung ein Lagerempfangsschein mit Legitimationsklausel, ohne daß eine solche in die Urkunde selbst ausdrücklich aufgenommen werden müßte.

Die dem Lagerempfangsschein beigefügten Vorlegungsklauseln kommen in verschiedenen rechtlichen Abstufungen vor:

aa) In der Literatur[1] erwähnt wird die "abgeschwächte Vorlegungsklausel" oder auch "Präsentationsklausel", die dahin lautet, daß der Lagerempfangsschein bei Rückgabe des Lagergutes zurückzugeben sei[2]. Es handelt sich hierbei um eine reine Ordnungsvorschrift[3]. Die Klausel soll die Abwicklung des Vertrages erleichtern. Anders aber als bei einem Papier der in § 808 BGB genannten Art darf der Lagerhalter die Auslieferung des Gutes nicht deswegen verweigern, weil die Urkunde nicht vorgelegt werden kann, vielmehr muß er sich mit jedem anderen Nachweis der Berechtigung des Einlagerers begnügen.[4]

Diese Vorlegungsklausel wird eine abgeschwächte genannt, weil anders als bei der echten,

---

1) Münch S. 26 unter Berufung auf Senckpiehl, Das Lagergeschäft nach deutschem Recht S. 311; Abraham S. 27; Senckpiehl ZHR 69 S. 471; Krien-Hay § 48 Anm. 4a; vgl. hierzu auch Ulmer a.a.O. S. 98 f

2) Ebenso Abraham a.a.O.; Senckpiehl ZHR 69, 471; Krien-Hay § 48 ADSp Anm. 4a; Ulmer a.a.O. S. 98f

3) Abraham a.a.O.; Münch a.a.O.; Senckpiehl a.a.O.

4) Abraham a.a.O.; Münch a.a.O.; Senckpiehl a.a.O. mit Muster auf S. 472

die das Wesen eines Wertpapiers ausmacht, die Präsentation des Papiers die Geltendmachung des Herausgabeverlangens nicht unumgänglich bedingt.

bb) Bedeutsamer ist die Hinzufügung der Legitimationsklausel i.S. von § 808 BGB, die den Lagerempfangsschein zu einem hinkenden Inhaber- oder qualifizierten Legitimationspapier macht.[1] Die Lagerempfangsscheine, die unter Verwendung der ADSp ausgegeben werden, haben nach § 48 Ba S. 2 ADSp diesen Charakter auch ohne einen solchen Zusatz. Dasselbe gilt nach § 5 ALB für Lagerempfangsscheine über eingelagerte Möbel[2].

Die Legitimationsklausel dient einzig dem Schutz des Lagerhalters, denn dieser kann gemäß § 808 Abs. 1 S. 1 BGB mit befreiender Wirkung gegenüber dem in Wahrheit Berechtigten an den Inhaber der Urkunde das Lagergut ausliefern. Die Befreiungswirkung tritt nicht ein, wenn der Lagerhalter positiv wußte[3], daß der Vorzeiger des Lagerempfangsscheines nicht zur Verfügung über die eingelagerte Ware berechtigt war. Denn § 808 Abs. 1 S. 2 BGB erspart dem Schuldner lediglich die Nachprüfung der Berechtigung, wenn diese ihm unbekannt ist, gestattet ihm aber nicht fraudolöses Handeln. Grob fahrlässige Unkenntnis schadet demgegenüber dem

---

1) Lagerempfangsscheine lauten immer auf den Namen (Münch S. 37), sie kommen daher nicht als sog. einfache Legitimationspapiere vor (zum Begriff vgl. Baumbach-Hefermehl WPR Rdn. 37)

2) Abraham a.a.O.

3) Krien-Hay § 48 Anm. 4b; Schlegelberger-Schröder § 424 Rdn. 9; Münch S. 27; allgemein Baumbach-Hefermehl WPR Rdn. 34; Staudinger-Müller § 808 Rdn. 3

Lagerhalter nicht[1]. Falls sich dies nicht schon aus dem Gesetzeszweck des § 808 Abs. 1 BGB ergibt, der eine rasche Abwicklung ermöglichen soll[2], folgt dieser Grundsatz für den Lagerempfangsschein nach ADSp jedenfalls aus deren § 48 B b S. 2,[3] wonach der Lagerhalter "ohne weiteres berechtigt" ist, gegen Aushändigung des Scheines das Gut an den Vorzeiger herauszugeben.

Der Papierinhaber hat schon nach § 808 Abs. 1 S. 2 BGB keinen Anspruch auf die Leistung, aus einem Umkehrschluß aus § 808 A bs. 2 S. 1 BGB ergibt sich ferner, daß der Schuldner auch ohne Vorlage der Urkunde an den Berechtigten leisten darf. Klargestellt ist dies in den ADSp in § 48 B a S. 2, wonach der Lagerhalter nicht verpflichtet ist, das Gut nur dem Vorzeiger des Scheines herauszugeben.[4] Bei einer Auslieferung ohne Rückgabe des Lagerempfangsscheines läuft der Lagerhalter zwar Gefahr, sich schadensersatzpflichtig zu machen, wenn ein anderer empfangsberechtigt ist. Diese Gefahr ist aber gering, da jeder Wechsel in der Rechtszuständigkeit gemäß § 48 Bc ADSp zu seiner Wirksamkeit

---

1) Steffen in RGRK § 808 Rdn. 45 m.w.N.; Baumbach-Hefermehl WPR Rdn. 34; Soergel-Lippisch § 808 Rdn. 3; a.A. Palandt-Thomas § 808 Anm. 2; Canaris in Großkomm. HGB nach § 357 Anm. 88; wohl auch Staudinger-Ritter § 808 Rdn. 3; offengelassen von BGHZ 28, 368, 371

2) Baumbach-Hefermehl a.a.O.; bestr. a.A. Palandt-Thomas a.a.O.

3) Krien-Hay § 48 Anm. 4b; a.A. wohl auch Münch S. 27

4) Hierzu Krien-Hay ADSp § 48 Anm. 4a

der schriftlichen Anzeige an den Lagerhalter bedarf, so daß dieser jederzeit feststellen kann, wem er auslieferungsverpflichtet ist.

Die Legitimationsklausel stärkt also die Stellung des Papierinhabers nicht. Sie ändert auch nichts an dem Charakter des Lagerempfangsscheines, macht diesen insbesondere nicht zum Wertpapier[1], die Geltendmachung des Rechts ist nicht untrennbar mit dem Papierbesitz verbunden.

Die Ansprüche an den Lagerhalter werden nicht anders abgetreten als beim einfachen Lagerempfangsschein. Die Verkehrsfähigkeit der Güter wird nicht erhöht.

Enthält der Lagerempfangsschein sowohl die Legitimationsklausel als auch die Präsentationsklausel[2], handelt es sich bei letzterer um einen überflüssigen Zusatz, aus dem sich keinerlei Besonderheiten ergeben.

bb) Die Abgrenzung zum Namenslagerschein

Theoretisch lassen sich Namenslagerschein und Lagerempfangsschein klar von einander abgrenzen: der Namenslagerschein verbrieft den Herausgabeanspruch gegen den Lagerhalter und ist daher, anders als der Lagerempfangsschein, in all seinen Erscheinungsformen, Wertpapier[3].

---

1) Ratz § 424 Anm. 10; Senckpiehl VerkehrsR a.a.O; Düringer-Hachenburg-Lehmann § 424 Anm. 2a; Schlegelberger-Schröder § 424 Rdn. 9; anders für qualifizierte Legitimationspapiere allgemein: Baumbach-Hefermehl WPR Rdn. 34

2) Senckpiehl ZHR 69, 475; Münch S. 38; Abraham S. 28

3) Schlegelberger-Schröder § 424 Rdn. 10; Ratz in Großkomm. § 424 Anm. 7; Krien-Hay § 48 Anm. 3 m.w.N; für die ADSp ist die Wertpapiereigenschaft des Namenslagerscheines in § 48 Ca noch einmal ausdrücklich klargestellt.

Praktisch kann es allerdings erhebliche Schwierigkeiten bereiten, aus dem Wortlaut einer Urkunde des Lagerhalters auf ihre rechtliche Qualifikation zu schließen, insbesonders ist die Unterscheidung von Namenslagerschein und Empfangsschein mit Präsentationsklausel nicht unproblematisch. Die Bezeichnung ist nicht unbedingt ausschlaggebend, da sich unter dem Begriff Lagerschein beide Papiertypen verbergen können.[1)]

Auch die Nennung des Einlagerers in der Urkunde ist kein brauchbares Unterscheidungskriterium, da auch Empfangsscheine immer den Einlagerer bezeichnen.[2)]

Anhaltspunkt kann die äußere Aufmachung des Papiers sein[3)], aus der sich ergeben kann, ob die Urkunde lediglich Beweiszwecken dient oder zum Umlauf bestimmt ist.[4)] Aufschluß soll auch der Charakter der eingelagerten Güter geben, handelt es sich um Handelswaren, die zum Weiterverkauf bestimmt sind, geht im Zweifel die Absicht der Parteien dahin, ein Verfügungspapier auszustellen.[5)]

---

1) Z.B. § 5 ALB
2) Krien-Hay a.a.O; anders wohl BGH WM 1975 S. 350 (353)
3) So weit dies nachprüfbar ist, hat sich bei den Spediteuren ein Formular der Firma Maukisch durchgesetzt, das die Überschrift "Namenslagerschein" gemäß § 48 C ADSp trägt.
4) RGZ 78, 149 (150 f und 153)
5) Münch S. 30, Abraham S. 28 jeweils unter Berufung auf Senckpiehl, Lagergeschäft S. 309, der folgende Auslegungsregel gibt: "Bei Handelsgeschäften pflegt die Absicht der Parteien dahin zugehen, daß ein Lagerschein i.S. des Gesetzes ausgestellt wird. Bei Möbeln und Reisegepäck hat der Einlagerer nicht das Bedürfnis nach einem Verfügungspapier. Hier wollen die Parteien gewöhnlich nur einen Empfangsschein über die erfolgte Einlagerung haben" (zitiert nach Abraham a.a.O. FN 55). Ulmer S. 93 und Reiser ZHR 101, 1 (29) treffen unter Verzicht auf dogmatische Abgrenzung die Untersuchung nach dem "Mobilisierungszweck" (Raiser)

Ist auch hiernach die rechtliche Bedeutung des Lagerpapiers nicht zu ermitteln, so kommt unter Geltung der ADSp deren § 48 A S. 2 zum Zuge, wonach im Zweifel die vom Lagerhalter erteilte Bescheinigung nur als Lagerempfangsschein gilt. § 48 A S. 1 ADSp enthält keine gesetzliche Vermutung, sondern lediglich eine Auslegungsregel[1] für den Fall, daß aus dem Schein selbst sich dessen rechtliche Charakterisierung nicht vornehmen läßt.

cc) Zusammenfassende Würdigung

Der Lagerempfangsschein ist ein Papier, das beweist, daß Güter eingelagert worden sind, aber keine verbindliche Angaben über deren Beschaffenheit enthält. Der Besitz der Urkunde ist für die Auslieferung der Waren nicht Voraussetzung, folglich schützt der Lagerempfangsschein den Besitzer auch nicht vor Auslieferung an einen Dritten.

Rechte aus dem Lagervertrag und an den eingelagerten Gütern werden nach den allgemeinen Regeln übertragen, ohne daß hierbei der Lagerempfangsschein rechtlich eine Rolle spielt.

Der Lagerempfangsschein ist daher weder nach seiner ursprünglich Zweckbestimmung noch nach - was hier deckungsgleich ist - seiner tatsächlichen Verwendung ein Papier, das geeignet ist, eingelagerte Güter verkehrsfähig zu machen oder als Warenersatz zu dienen.

---

1) Krien-Hay § 48 Anm. 3

2. Der Namenslagerschein

a) Einleitung

Der Namens- oder Rektalagerschein ist eine Urkunde, in der ein Lagerhalter verspricht, die eingelagerten Güter gegen Rückgabe des Papiers an den namentlich benannten Einlagerer oder dessen Zessionar herauszugeben.

Der Namenslagerschein ist im Gegensatz zum Lagerungsempfangsschein Vorlegungspapier[1] und damit Wertpapier[2]. Er ist im HGB nicht geregelt. Gegen seine Zulässigkeit bestehen keine Bedenken: Es steht den Parteien frei, den Rückgabeanspruch aus dem Lagervertrag in Form eines Rektapapiers zu verbriefen[3]; staatlicher Ermächtigung hierzu bedarf es anders als beim Orderlagerschein nicht.

Ein einheitliches Formular hat sich in der Praxis nicht durchsetzen können[4]. Dort wo Lagerscheine heute hauptsächlich ausgestellt werden, in Hamburg, wird ein von der Handelskammer im Jahre 1930 entworfenes vierseitiges Papier[5] verwendet.

Spediteure im Binnenland benutzen meist ein im Handel erhältliches Formular[6]. Eine vom Bun-

---

1) Serick Bd. 2 S. 207
2) Schlegelberger-Schröder § 424 Rdn. 10; Ratz in Großkomm. § 424 Anm. 7; Münch S. 34
3) Düringer-Hachenburg-Lehmann § 424 Anm. 2; Münch S. 34; Abraham a.a.O. S. 113
4) Serick a.a.O.
5) Abgedruckt bei Sellschopp S. 194 ff; ein angeglichenes Formular verwenden die Hamburger Spediteure, nur daß dort auf die ADSp statt auf die HLB Bezug genommen wird
6) S. Anlage 8 . Wegen der praktisch geringen Bedeutung lassen die Lagereiunternehmen keine eigenen Formulare drucken, sondern benutzen die, die im Handel erhältlich sind

desverband Spedition und Lagerei angestrebte Standardisierung scheiterte endgültig im Jahre 1964[1], da die befragten Unternehmen sich auf ein einheitliches Muster nicht einigen konnten. Angesichts der geringen praktischen Bedeutung des Lagerscheins ist mit weiteren Initiativen auch nicht mehr zu rechnen.

Im Lagerwesen steht dem Handelsverkehr mit dem Orderlagerschein ein vollkommenes Traditionspapier zur Verfügung, das konzipiert ist als ein handelsfähiges, die Ware vertretendes Dokument. Wo ein solches Papier nicht ausgestellt werden kann oder soll, wird es durch den Namenslagerschein ersetzt. Hier ist zu untersuchen, inwieweit der Namenslagerschein in seinen gebräuchlichen Erscheinungsformen geeignet ist, die Funktion eines Orderlagerscheins zu übernehmen.

b) Rechtliche Bedeutung

aa) Empfangsbekenntnis

Der Wert eines in einem Namenslagerschein abgegebenen Empfangsbekenntnisses wird durch die Verbindlichkeit der Angaben gegenüber einem späteren Nehmer des Papiers bestimmt.[2] Als Beurteilungsmaßstab bietet sich die entsprechende Regelung beim Orderlagerschein an.

Der Lagerhalter ist nach § 16 OLSchVO grundsätzlich nicht verpflichtet, Menge und Be-

---

1) Auskunft des BSL vom 24. 6. 1977

2) Vgl. Helm, Festschrift S. 64

schaffenheit des einzulagernden Gutes zu überprüfen. Gleichwohl ist er gemäß § 40 Abs. 1 OLSchVO, falls das Papier durch Indossament übertragen worden ist, dem legitimierten Besitzer für die Richtigkeit der im Schein enthaltenen Angaben verantwortlich, es sei denn, daß er durch einen Vermerk im Lagerschein ersichtlich gemacht hat, daß die Angaben lediglich auf Mitteilungen des Einlagerers oder Dritter beruhen. Unbeschadet eines solchen Vermerkes haftet der Lagerhalter auch dann, wenn er die Unrichtigkeit eines solchen Vermerks kannte (§ 40 Abs. 2 OLSchVO).

Die Haftung aus § 40 Abs. 1 und Abs. 2 OLSchVO ist ziffernmäßig aber begrenzt durch den Differenzbetrag zwischen dem tatsächlichen und dem den Angaben entsprechenden hypothetischen Wert des Lagergutes (§ 40 Abs. 5 S. 1). Unbegrenzt ist die Haftung nur bei "böslicher Handlungsweise" (§ 40 Abs. 5 S. 2 OLSchVO), die über Kenntnis i.S. von § 40 Abs. 2 OLSchVO hinaus zumindest bedingten Schädigungsvorsatz verlangt[1]. Der Lagerhalter haftet demnach dem gutgläubigen Nehmer eines Orderlagerscheins skripturmäßig, aber abdingbar und im Regelfall dem Umfange nach beschränkt.

Der Beweiswert eines Namenslagerscheines gegenüber dem Aussteller und die hieraus resultierende Haftung des Lagerhalters er-

1) Abraham, Lagerschein S. 99; Baumbach-Duden Anh. § 424 (OLSchVO) Anm. 2 zu § 40

gibt sich für den Lagerschein, auf den die ADSp Anwendung finden, aus deren § 7c und d. Hiernach enthält eine vom Spediteur erteilte Empfangsbestätigung im Zweifel keine Gewähr für Art, Inhalt, Wert, Gewicht oder Verpackung, bei der Menge entscheidet die Üblichkeit.

Diese beschränkte Beweiskraft ergibt sich als Konsequenz aus § 16 ADSp, wonach den Spediteur nur im engen Rahmen des Geschäftsüblichen eine Untersuchungspflicht trifft. Als geschäftsüblich gilt nur die Nachprüfung von Merkzeichen an den Gütern und die Nachzählung der Stückzahl.[1)]

"Im Zweifel" in § 7c und d ADSp bedeutet, daß Gewähr übernommen wird für solche Angaben, die vom Spediteur aufgrund anderer Vorschriften zu überprüfen sind und daher als bestätigt gelten können. Hierzu gehören aber auch solche Angaben, die ohne jegliche Untersuchung sich mit einem Blick auf die Waren als richtig oder falsch erweisen. Es versteht sich von selbst, daß ein Spediteur sich nicht auf § 7c ADSp berufen kann, wenn unverpackt angeliefertes Lagergut offensichtlich einer anderen als vom Einlagerer bezeichneten Gattung angehört, und der Lagerhalter gleichwohl diese falsche Warenbenennung in den Lagerschein aufnimmt.

Nach den in Hamburg geltenden LHB ist der Lagerhalter zur Feststellung der Beschaffenheit und des Gewichtes ebenfalls nicht

---

1) Krien § 7 Anm. 6 m.w.N.

verpflichtet (§§ 2 Abs. 2, 4 und 5).

Im Lagerscheinformular finden sich aber wahlweise die Rubriken "der Inhalt ist angegeben von ..., der Inhalt ist von uns festgestellt."[1]. Ist der Inhalt der Kolli vom Lagerhalter nachgeprüft worden und dies auf dem Lagerschein vermerkt, so kann in der Unterschrift des Lagerhalters gleichwohl keine Garantie für die Auslieferung nach dem Inhalt des Lagerscheins gesehen werden. Es wird vielmehr nur eine Beweisregel aufgestellt, wonach vermerkt wird, daß der Lagerhalter die Waren in der von ihm beschriebenen Beschaffenheit empfangen hat.

Eine solche Vermutungsregel bleibt in ihrer Wirkung natürlich hinter der Skripturhaftung der OLSchVO zurück. Sie entspricht aber der Bestimmung des § 656 Abs. 2 HGB für das Konnossementrecht.[2]

Die in einem Namenslagerschein enthaltene Empfangsbestätigung genügt offensichtlich

---

1) Ebenso das Formular der Hamburger Spediteure, abgedruckt im Mitteilungsblatt der Hamburger Spediteure vom 26. 11. 1959

2) Im Jahre 1931 wurde die bis dahin bestehende Skripturhaftung, die durch die verbreitete Verwendung der "Unbekanntklauseln" praktisch ausgehöhlt war durch die jetzt gültige Receptumhaftung abgelöst (vgl. im einzelnen Wüstendörfer NSHR S.317ff)

den Anforderungen der Praxis[1]. Dabei mag eine Rolle spielen, daß im wesentlichen unverderbliche Massengüter eingelagert werden, die zudem anders als während eines Transportes besonderen Gefahren nicht ausgesetzt sind, so daß ein besonderes Interesse an eine verbindliche Bestätigung des Einlagerers nicht besteht.

Jedes Dokumentengeschäft ist letzten Endes Vertrauenssache, ein gewisses Risiko für den Käufer bleibt immer. Die Unterschrift eines renommierten Lagerhalters gibt dem Käufer aber wenigstens die Gewißheit, daß die im Lagerschein aufgeführten Güter vorhanden sind und jedenfalls nicht offensichtlich vor dem beschriebenen Zustand abweichen.

Schon in den Beratungen zum ADHGB[2] wurde hervorgehoben, daß der Kredit eines Konnossements nicht auf dem Kredit des Schiffers, sondern dem des Verkäufers beruhe. Das gilt uneingeschränkt für alle anderen Warenpapiere auch.

bb) Sperrfunktion

Im Frachtrecht äußert sich die Sperrfunktion darin, daß Absender ohne im Besitz des Papiers zu sein, von seinem Recht, nachträg-

---

1) Interessant in diesem Zusammenhang ist, daß in einem Vertrag zwischen Hamburger Spediteuren, Banken und den an der Deckung des Speditionsversicherungsscheines beteiligten Versicherungsgesellschaften, der die Ausgestaltung der Lagerscheine zu einer ausreichenden Kreditunterlage zum Gegenstand hat, dieses Problem überhaupt nicht geregelt wurde und folglich wohl für die Praxis keines ist (abgedruckt in Mitteilungsblatt der Hamburger Spediteure vom 26. 11. 1959)

2) ADHGB Protokolle S. 2215, 2263, 4009 f, 4772

liche abweichende Weisungen hinsichtlich der Beförderung zu erteilen, keinen Gebrauch machen kann.

Im Lagerrecht kommt einer Urkunde eine solche Wirkung im allgemeineren Sinne zu, wenn ihr legitimierter Besitzer sicher sein darf, daß die Auslieferung nur gegen Rückgabe des Dokumentes erfolgen darf, der Lagerhalter mit befreiender Wirkung die Güter an keinen Dritten, auch an den ursprünglichen Einlagerer nicht, ausfolgen darf.

Der Namenslagerschein enthält die ausdrückliche Verpflichtung des Ausstellers, die Ware nur gegen Rückgabe des Lagerscheins an den Einlagerer oder dessen legitimierten Rechtsnachfolger auszuliefern. Dieses Vorlegungserfordernis schützt gerade auch den Erwerber[1], denn an einen anderen als den legitimierten Vorzeiger des Namenslagerscheins kann der Lagerhalter mit befreiender Wirkung nicht leisten[2].

Wirkungsvoll ist diese Sperrfunktion aber nur dann, wenn ein Verstoß gegen die Auslieferungsverpflichtung den Lagerhalter dem legitimierten Papierinhaber schadensersatzpflichtig macht. Daß ein solcher vertraglicher Schadensersatzanspruch besteht, unterliegt keinem Zweifel. Dogmatisch rechtfertigen läßt er sich auf zweifache Weise:

---

1) RGZ 78, 149 (153); Ulmer S. 100

2) Schlegelberger-Schröder § 424 Anm. 10; ausführlich Abraham S. 116; Münch S. 36 f; Düringer-Hachenburg-Lehmann § 424 Anm. 2

Mit der Begebung des Namenslagerscheines erwirbt der Einlagerer das vertragliche Recht, daß die Ware nur gegen Rückgabe der Urkunde ausgeliefert werden dürfe und eine Aushändigung der Güter ohne Schein den Lagerhalter nicht befreie. Dieses geht mit der Abtretung des Auslieferungsanspruchs auf den Erwerber des Lagerscheines über.[1)]

Konstruktiv läßt sich die Abhängigkeit der Schuldbefreiung von der Urkundenvorlegung auch über die Figur eines echten berechtigenden Vertrages zugunsten des jeweiligen Berechtigten aus der Urkunde begründen, was diesem ein originäres, nicht ein abgeleitetes Recht verschaffen würde.[2)]

Die Haftung des Lagerhalters ist dem Umfange nach beschränkt: gemäß § 54 ADSp haftet der Lagerhalter bis zum Gesamtbetrag von 20.000 DM bei strafbaren Handlungen seiner Angestellten, im übrigen nur pro brutto - kg 1,50 DM, höchstens 1.500 DM pro Schadensfall. § 54 ADSp findet nach der Rechtsprechung des BGH[3)] allerdings keine Anwendung bei eigener grober Fahrlässigkeit des Spediteurs oder eines seiner "Repräsentanten", also eines seiner leitenden Angestellten[4)].

---

1) So RGZ 78, 149 (153) und in JW 1930 S. 3627 (3628) m. Anm. Leo JW 1931 S. 875. Ein Schadensersatzanspruch einfach aus §§ 398, 695, 280 BGB verbietet sich, weil grundsätzlich § 407 BGB zugunsten des Lagerhalters eingreifen würde

2) Leo a.a.O.

3) BGHZ 20, 164 (167) und BGH WM 1975 S. 350 (353)

4) Im einzelnen vgl. Baumbach-Duden Anh. § 415 Anm. 2 zu § 51 ADSp

Nach § 17 Abs. 5 HLB ist die Haftung begrenzt auf 40 DM je 100 kg, insgesamt auf höchstens 5.000 DM.

Die Haftung aus den ADSp und den HLB bleibt deutlich hinter der aus der OLSchVO zurück. Nach § 19 Abs. 2 OLSchVO ist die Haftung auf 20 DM pro Kilogramm beschränkt. Für einen weitergehenden Schaden hat der Lagerhalter nur einzutreten, wenn ihm der Wert des einzulagernden Gutes bei der Übergabe angegeben worden ist.[1)]

Anders als im Frachtrecht ist damit die Haftung des Ausstellers in vielen Fällen kein ausreichendes Äquivalent für den Wert der eingelagerten Waren. Allerdings ist, wie das Beispiel der OLSchVO zeigt, im Lagerwesen eine Haftungsbeschränkung allgemein üblich. Rechtfertigen läßt sie sich mit einem im Verhältnis zum Transportgeschäft geringen Risiko. Der Einlagerer kann sich und seine Rechtsnachfolger gegen weitergehende Schäden allerdings durch den Abschluß einer Versicherung schützen[2)].

cc) Wertpapierrechtliche Eigenschaften

aaa) Übertragbarkeit

Der im Namenslagerschein verbriefte schuldrechtliche Herausgabeanspruch gegen den Lagerhalter wird nicht wertpapierrechtlich, sondern nach den Vorschriften der bürgerlich-rechtlichen

---

1) Ebenso § 29 LO; nach § 16 Abs. 3 HHLA beträgt der Wert 40 DM

2) Vgl. hierzu §§ 21, 22 HLB

Forderungsabtretung gemäß §§ 398 ff BGB abgetreten[1]. Das Eigentum an der Urkunde geht nach § 952 Abs. 2 BGB auf den Zessionar über[2], das Recht am Papier folgt also dem Recht aus dem Papier.

Streitig ist allein, ob die Übergabe des Namenslagerscheins Gültigkeitsvoraussetzung für die Abtretung ist[3]. Für die neuere Ansicht, die dies leugnet, spricht, daß die Innehabung eines Rechtes von der Möglichkeit seiner Ausübung durchaus verschieden sein kann[4]. In der Praxis wird die Übergabe regelmäßig im Mittelpunkt des Übertragungsvorgangs stehen, so daß die Frage rein theoretischer Natur bleibt. Der Zessionar hat zudem gemäß § 402 BGB einen schuldrechtlichen und gemäß §§ 985, 952 Abs. 2 BGB auch einen dinglichen Anspruch auf Herausgabe der Urkunde.

Nach § 48 C c ADSp ist die Abtretung oder Verpfändung der Rechte aus dem Lagervertrag dem Lagerhalter gegenüber nur wirksam, wenn sie auf dem Lagerschein schriftlich erklärt und im Falle der Verpfändung außerdem dem Lager-

---

1) Unbestritten, vgl. nur Baumbach-Duden § 424 Anm. 1D; Ratz in Großkomm. § 424 Anm. 7; Abraham a.a.O. S. 119; Serick Bd. 2 S. 207

2) Statt vieler Baumbach-Hefermehl WPR Rdn. 27

3) Bejahend Abraham a.a.O. S. 120; Münch S. 38 jeweils m.w.N.; Ulmer S. 101; RGZ 88, 290 (292); verneinend Baumbach-Hefermehl a.a.O.; Rehfeldt-Zöllner § 2 II 2; Heck-Canaris § 2 III 1 a (S. 21)

4) anders Abraham a.a.O.

halter mitgeteilt ist.Gemäß § 16 HLB "hat" die Übertragung durch Ausfüllung der auf Seiten 3 und 4 des Lagerscheinformulars befindlichen Vordrucke zu erfolgen. Wirksam wird die Abtretung dem Lagerhalter erst dann, wenn sie ihm schriftlich angezeigt ist. Bei Verwendung des Vordrucks ist die Vorlage des Lagerscheins mit der ordnungsgemäßen Abtretungserklärung genügend (§ 16 Abs. 2 S. 2 HLB). Hieraus folgt, daß die Verwendung des Vordrucks nur eine Sollvorschrift darstellt und auch jede andere Form der Abtretung zulässig ist, dann aber zu ihrer Wirksamkeit noch eine zusätzlicher Anzeige bedarf.

Die Schriftformklausel bzw. das Anzeigeerfordernis ist als abgeschwächtes Abtretungsverbot i.S. von § 399 BGB unbedenklich zulässig[1]. Denn wenn die Abtretbarkeit vertraglich sogar ganz ausgeschlossen werden kann, so muß - argumentum a maiore ad minus - es auch möglich sein, die Wirksamkeit der Zession von der Einhaltung bestimmter formaler Vorschriften abhängig zu machen.[2]

Eine unter Verletzung der vorgeschriebenen Form getätigte Abtretung ist nicht nur gegenüber dem Lagerhalter

---

1) Erman-H.P. Westermann § 399 Rdn. 12; RGZ 136; 395 (399); Düringer-Hachenburg-Lehmann § 424 Anm. 2

2) Abraham a.a.O. S 120; OLG Hamburg HansGZ 1925 S. 84

unwirksam, sondern gegenüber jedermann[1]. Denn ein pactum de non cedendo i.S. von § 399 BGB wirkt nicht nur im Verhältnis der Vertragspartner zueinander, sondern beschränkt die Verkehrsfähigkeit einer Forderung allgemein.[2]

bbb) Gutglaubensschutz

Für den Orderlagerschein bestimmt § 364 Abs. 2 HGB, daß Einwendungen des Lagerhalters gegenüber dem legitimierten Besitzer des Lagerscheins ausgeschlossen sind, soweit nicht einer der in dieser Vorschrift im einzelnen aufgeführten Tatbestände erfüllt ist.

Beim Namenslagerschein gilt grundsätzlich § 404 BGB. Einreden und Einwendungen des Lagerhalters, die im Zeitpunkt der Abtretung dem Zedenten gegenüber bestanden, wirken gegen den Zessionar fort.

Eine Einschränkung erfährt dieser Grundsatz nur durch § 405 BGB. Schließt der Lagerhalter einen Lagervertrag nur zum Schein ab und wird infolgedessen auch nur zum Schein ein Namenslagerschein ausgestellt, so haftet er dem gutgläubigen Zessionar gegenüber so,

---

1) RGRK (Weber) § 399 Rdn. 31; Erman-H.P. Westermann § 399 Rdn. 12; Soergel-Schmidt § 399 Rdn. 6; Palandt-Heinrichs § 399 Anm. 6; offengelassen von BGH WM 1970 S. 1368 (1369) m.w.N.

2) Palandt-Heinrichs a.a.O.

als wenn er seiner- tatsächlich nicht bestehenden - Herausgabepflicht aus dem simulierten Lagertrag schuldhaft nicht entsprechen könnte[1].

Die im Handelsverkehr gebräuchlichen Namenslagerscheinformulare erweitern den Gutglaubensschutz des Zessionars beträchtlich.

§ 48 C d ADSp orientiert sich am Wortlaut des § 364 Abs. 2 HBG und beläßt dem Lagerhalter gegen den legitimierten Rechtsnachfolger des Einlagerers nur solche Einwendungen, welche die Gültigkeit der Ausstellung betreffen, sich aus dem Schein ergeben oder dem Lagerhalter unmittelbar gegen den Papierinhaber zustehen. Das Hamburger Namenslagerscheinformular beschränkt die Einreden und Einwendungen auf die urkundlichen und persönlichen, schließt somit also auch die nichturkundlichen Gültigkeitseinwendungen aus.

Praktisch bedeutsam ist vor allem die Frage, inwieweit der Lagerhalter dem Erwerber gegenüber sein Pfand- und Zurückbehaltungsrecht an dem Lagergut entgegenhalten kann.

Beim Orderlagerschein besteht nach Indossierung dem legitimierten Besitzer gegenüber ein gesetzliches Pfandrecht

---

1) Vgl. hierzu den Fall BGH WM 1975 S. 350 ff (= Betrieb 1975 S. 831), auch schon RG Warn Rspr. 1926 Nr. 211; vgl. auch Schlegelberger-Schröder § 424 Anm. 10

nur wegen solcher Lagerkosten, die aus dem Lagerschein ersichtlich oder dem Indossator bei Erwerb des Papiers bekannt oder infolge großer Fahrlässigkeit unbekannt waren (§§ 22 Abs. 2 OLSchVO, 364 Abs. 2, 369 Abs. 2 HGB, 22 Abs. 5 OLSchVO).

Für den Namenslagerschein bestimmt § 48 C d S. 2, daß das gesetzliche Pfand- und Zurückbehaltungsrecht des Lagerhalters[1] - also nicht das vertragliche aus § 50 ADSp[2] - "durch diese Bestimmungen nicht berührt" werde. Nach § 16 Abs. 4 HLB muß der neue Einlagerer das auf dem Gute lastende Pfandrecht dulden, das nach § 13 Abs. 3 HLB allerdings nur wegen derjenigen Lagergelder, Spesen und Auslagen besteht, "welche mit dem abgetretenen Lagergut zusammenhängen".

Die Bestimmungen über das Pfandrecht in der OLSchVO und in den ADSp enthalten indes keine eigenständige Regelung. Sie stellen vielmehr nur klar, was sich schon aus den allgemeinen Vorschriften ergibt.

Gemäß § 421 HGB hat der Lagerhalter ein gesetzliches Pfandrecht wegen der Lagerkosten an dem Gut. Die Rechtsbeständigkeit dieses dinglichen Rechtes

---

1) Zum Pfand- und Zurückbehaltungsrecht des Lagerhalters vgl. Ohling BB 1960 S. 1266

2) Krien-Hay § 48 Anm. 5; Schlegelberger-Schröder § 424 Rdn. 10

hängt von der jeweiligen Übertragungsform des Lagergutes ab. Wird dieses mit Hilfe eines Orderlagerscheines übereignet, so vollzieht sich der Eigentumserwerb nach § 929 S. 1 BGB. Der Indossator erwirbt gemäß § 936 Abs. S. 1 BGB lastenfreies Eigentum, es sei denn, daß er in Ansehung des Rechtes nicht in gutem Glauben ist (§ 936 Abs. 2 BGB). Er darf also von dem Pfandrecht keine Kenntnis haben oder aber seine Unkenntnis darf nicht auf grober Fahrlässigkeit beruhen. Bösgläubig ist der Erwerber schon dann, wenn er aus dem Lagerschein selbst ersehen kann, daß noch Lagerkosten auf der eingelagerten Ware ruhen, die kraft Gesetzes durch ein Pfandrecht gesichert werden. Der Orderlagerschein enthält für solche Kosten formularmäßig[1] eine Rubrik, so daß gutgläubiger lastenfreier Erwerb praktisch nicht vorkommen kann. § 22 Abs. 2 OLSchVO wiederholt nur die Regelung von § 936 Abs. 1 S. 1, Abs. 2 BGB, gekleidet in einen speziellen Anwendungsfall.

Wird das eingelagerte Gut aber nach §§ 929, 931 BGB übertragen, was - wie noch darzulegen ist -schlüssig in der Übergabe eines Namenslagerscheines zu sehen sein kann, so gilt § 936 Abs. 3 BGB: das gesetzliche Pfandrecht des

---

1) Ein solches Formular ist abgedruckt bei Krien Nr. 1720 S. 16 ff hier als Anlage 7

unmittelbar besitzenden Lagerhalters ist auch bei gutem Glauben nicht wegerwerbbar. § 48 C d S. 2 ADSp bestätigt dies.

ccc) Legitimationsfunktion

Der Orderlagerschein ist gemäß § 365 Abs. 1 HGB i.V. mit Art. 40 Abs. 3 S. 2 WG Legitimationspapier in dem Sinne, daß der Lagerhalter mit befreiender Wirkung an den durch eine ununterbrochene Indossamentenkette formell Legitimierten leisten kann. Die materielle Berechtigung dessen, der die Auslieferung begehrt, braucht er nicht zu überprüfen[1].

Demgegenüber kommt dem Namenslagerschein in seiner unmodifizierten Gestalt keinerlei Legitimationswirkung zu[2], so daß der Lagerhalter, abgesehen von den engen Ausnahmen der §§ 407 - 409 BGB, mit befreiender Wirkung an einen nichtberechtigten Papierinhaber nicht leisten kann.

In der Rechtswirklichkeit ist der Namenslagerschein immer mit einer Legitimationsklausel versehen[3], die den Lagerhalter der Überprüfung der mate-

---

1) Vgl. im einzelnen Baumbach-Hefermehl Art. 40 WG Rdn. 4; Schlegelberger-Hefermehl § 365 Rdn. 11 und 12
2) Münch S. 35; Abraham a.a.O. S. 117
3) ADSp-Formular: "Ich bin berechtigt, aber nicht verpflichtet, eine besondere Prüfung der Legitimation vorzunehmen", § 48 C a und b, das Hamburger Formular enthält keine ausdrückliche Klausel, diese ergibt sich aber aus der generellen Verweisung auf § 16 Abs. 6 HLB, der wörtlich § 48 C b entspricht

riellen Berechtigung des Vorzeigers enthebt. Ausreichend legitimiert zur Entgegennahme der Güter ist nach § 48 C a S. 2 ADSp derjenige Inhaber des Papiers, dessen Gläubigerstellung sich aus einer zusammenhängenden auf den Einlagerer zurückgehenden Kette von Abtretungserklärungen ergibt. Nicht verpflichtet ist nach § 48 C b ADSp und § 16 Abs. 6 HLB der Lagerhalter, die Echtheit der Unterschriften und Abtretungserklärungen zu überprüfen. Liefert er an einen solchermaßen formell als berechtigt ausgewiesenen Papierinhaber aus, so wird er von seiner Auslieferungsverpflichtung frei[1].

Zu unterscheiden von dieser an § 365 Abs. 1 HGB, Art. 16 und 40 Abs. 3 S. 2 WG und auch an § 1155 BGB angelehnten Legitimationswirkung der Abtretungsbitte ist der Namenslagerschein mit der hinkenden Inhaber- oder Legitimationsklausel i.S. von § 808 Abs. 1 S. 1 BGB.

Nach § 50 Abs. 2 der ADSp vom 12.7.1927[2] war der Lagerhalter befugt, das Gut mit befreiender Wirkung an jeden Inhaber der Urkunde auszuhändigen.[3]

1) Schlegelberger-Schröder § 424 Rdn. 10; Abraham a.a.O. S. 116

2) Diese Fassung der ADSp liegt der Kommentierung von Isaac zugrunde

3) Isaac § 50 Anm. 7; Düringer-Hachenburg-Lehmann § 424 Anm. 2; Münch S. 42 ff; Abraham a.a.O. S. 117

Ein Namenslagerschein mit der hinkenden Inhaberklausel wird aber heute, so weit ersichtlich, nirgends mehr verwendet.

dd) Traditionswirkung

Dem Namenslagerschein fehlt die Traditionswirkung des Orderlagerscheins[1]. Das Eigentum an den eingelagerten Waren kann daher nur nach §§ 929, 931 BGB übertragen werden. In der Übergabe eines Namenslagerscheines gegen Zahlung des Kaufpreises wird regelmäßig eine schlüssige Handlung für die nach § 931 BGB erforderliche Abtretung des Herausgabeanspruchs zu sehen sein[2]. Denn die Aufgabe des Namenslagerscheines besteht darin, Verfügungen über das Lagergut ohne Änderung von dessen Aufenthaltsort zu ermöglichen.

Das Hamburger Namenslagerscheinformular enthält auf S. 3 und 4 einen Vordruck für eine schriftliche Eigentumsübertragung. Hierdurch wird zwar die Übereignung nicht formbedürftig[3], eine Übergabe des Papiers ohne eine solche Erklärung kann aber als schlüssige Übereignung nicht ausgedeutet

---

1) Ergibt sich schon aus einem Umkehrschluß aus § 424

2) Ritter § 424 Anm. 5; Ratz in Großkomm. § 424 Anm. 7; Schlegelberger-Schröder § 424 Rdn. 10; Baumbach-Duden § 424 Anm. 1 D; Düringer-Hachenburg § 424 Anm. 2 und § 363 Anm. 29; Münch S. 38 f; Abraham a.a.O. S. 122 f; Palandt-Bassenge § 931 Anm. 3c; Soergel-Baur § 931 Rdn. 8; Pikart in RGRK § 931 Rdn. 24; RGZ 135, 85 (89); RG Warn Rspr. 1934 Nr. 134; RG JW 1926 S. 800; BGH WM 1969 S. 242 (243)

3) Gedanke des § 137 BGB, Formvorschrift wäre eine Verfügungsbeschränkung

werden[1].

Ein Pfandrecht[2] am Lagergut wird nach § 1205 Abs. 2 BGB bestellt, die Anzeige an den Lagerhalter ist also obligatorisch. Bei Benutzung des Hamburger Formulars ist eine Verpfändungserklärung auf S. 2 auszufüllen. Die Einhaltung dieser Formvorschrift ist nicht Wirksamkeitsvoraussetzung für die Pfandrechtbestellung. Ein Verstoß hat aber zur Folge, daß der Lagerhalter mit befreiender Wirkung das Lagergut an den Einlagerer statt an den Pfandgläubiger aushändigen kann.

In der Praxis ist die Verpfändung allerdings durch die Sicherungsübereignung verdrängt worden.

3. Das FWR-Dokument

Das FWR[3] (Fiata Warehouse Receipt) wurde den Spediteuren für von ihnen abzuschließende Lagergeschäfte von der FIATA im Jahre 1975 als internationales Standarddokument zur Verfügung gestellt. Mit diesem Papier wurde der Kreis der weltweit verwendbaren Spediteurdokumente (FCR, FCT, FBL) der FIATA abgerundet. Anders als aber das Transportgeschäft hat das Lagerwesen keine Auslandsberührung. Eine internationale Vereinheitlichung der Dokumente war daher an sich nicht geboten.

Vor der Einführung des FWR wurden über den BSL die deutschen Unternehmen nach der Notwendigkeit ei-

---

1) Tunlich ist die Einhaltung der Form, weil der Lagerhalter nicht an den Eigentümer, sondern dem, dem der schuldrechtliche Herausgabeanspruch in Schriftform abgetreten ist, ausliefert

2) Im einzelnen vgl. Abraham a.a.O. S. 123 ff; Münch S. 40 ff

3) Anlage 6

nes solchen Papiers befragt. Diese bezweifelten das Bedürfnis nach einem neuen Dokument, da Lagerscheine in der Bundesrepublik selten vorkämen und im übrigen die bis dahin vorhandenen Arten den Anforderungen des Handelsverkehrs genügten[1]. Das FWR hat keine Bedeutung erlangt und wird derzeit in Deutschland nicht ausgegeben.[2]

Das FWR stellt keinen neuen Lagerscheintypus dar, sondern lediglich ein neues Formular. Es hat den Charakter eines Namenslagerscheins nach § 48 C ADSp.

Das Papier ist in englischer Sprache gehalten. Die jeweiligen nationalen AGB werden für anwendbar erklärt, in Deutschland würde das FWR also den ADSp unterstehen.

Der Lagerhalter verpflichtet sich, das Lagergut nur gegen Rückgabe des Dokuments zurückzugeben, im Falle der Zession an den Vorzeiger, der sich durch eine lückenlose Kette von Abtretungserklärungen legitimieren muß, die auf dem Schein zu erteilen sind. Einwendungen kann der Lagerhalter dem legitimierten Besitzer nur insofern entgegenhalten, als sie die Gültigkeit der Ausstellung betreffen oder sich aus der Urkunde selbst ergeben. Das gesetzliche Pfand- und Zurückbehaltungsrecht wird, wie ausdrücklich noch einmal festgestellt wird, durch den Einwendungsausschluß nicht berührt.

Anders als die übrigen übertragbaren FIATA-Dokumente (FCT, FBL) wird das Papier nicht indossiert,

---

1) Auskunft des BSL

2) Nach Auskunft des BSL ist allerdings möglich, daß nach Neufassung des ADSp (etwa 1978/79) die Formulare zur Verfügung gestellt werden.

sondern mit Abtretungserklärung nach § 398 BGB übertragen.

Das FWR weist gegenüber dem Namenslagerschein der ADSp keine rechtliche Besonderheiten auf.

4. Der nichtindossable (zivile) Orderlagerschein

Technisch indossabel ist ein an Order lautender Lagerschein gemäß § 363 Abs. 2 HGB nur dann, wenn er von einem hierzu staatlich ermächtigten Lagerhalter ausgestellt ist[1] und bestimmten inhaltlichen Mindestanforderungen[2] genügt. Nur dieser Orderlagerschein ist Traditionspapier (§ 424 HGB). Lagerscheine an Order, die den genannten Voraussetzungen nicht entsprechen,werden unter der Bezeichnung zivile, nichtindossable oder unkonzessionierte Orderlagerscheine zusammengefaßt. Negativ definieren lassen sie sich unschwer. Sie sind Lagerscheine, die sich äußerlich indossabel geben, die aber die Tatbestandsvoraussetzungen für einen Orderlagerschein i.S. von §§ 363 Abs. 2, 424 HGB i.V. mit OLSchVO nicht erfüllen und die auch den Charakter eines sonstigen Orderpapiers nicht haben, da in diesem Bereich ein numerus clausus herrscht. Ein auf ein solches Dokument gesetztes Indossament kann daher nicht die gesetzlichen Wirkungen der §§ 364, 365 HGB entfalten.

Nach den bei der Ausstellung zu Tage getretenen Beweggründen lassen sich die zivilen Orderlagerscheine in drei Gruppen untergliedern[3]:

---

1) §§ 1 - 13 OLSchVO

2) § 38 Abs. 2 OLSchVO

3) Ähnlich Abraham a.a.O. S. 125 f

(1) Die Orderklausel soll nach einer im Handelsverkehr verbreiteten Vorstellung lediglich ausdrücken, daß die Rechte aus dem Papier abtretbar sind[1]. Die Parteien benutzen den Begriff "an Order" zwar technisch falsch, haben aber die übereinstimmende Vorstellung, daß ein Indossament keine weitergehenden Wirkungen haben soll, als eine bürgerlich-rechtliche Forderungsabtretung. In dem Gebrauch der Orderklausel liegt lediglich eine unschädliche falsa demonstratio[2]. Der "Order"-Lagerschein hat die Bedeutung eines normalen Rektalagerscheines.

(2) Den Parteien ist das Erfordernis der staatlichen Ermächtigung unbekannt oder sie gehen irrtümlich von deren Existenz aus, oder aber der Lagerschein entspricht nicht den Formvorschriften des § 38 Abs. 2 OLSchVO. In all diesen Fällen wollen die Vertragspartner ein Orderpapier schaffen, wissen aber nicht, daß ihre Urkunde den gesetzlichen Anforderungen nicht genügt. Ein solches Papier ist nicht nichtig[3], es ist ein gültiger Lagerschein, dem lediglich die typischen Wirkungen der

---

1) Abraham a.a.O. S. 126; s. auch RGZ 119, 119 (124) Hildebrandt, Wertpapierrecht S. 113

2) Abraham a.a.O.

3) Heute ganz einhellige Meinung, über die früher vertretene gegenteilige Ansicht berichtet Abraham a.a.O. S. 126 f und Münch S. 86 f

Indossabilität fehlen[1], und zwar ein Rektalagerschein[2]. Ein auf ein solches Dokument gesetztes Indossament ist regelmäßig gemäß § 140 BGB in ein bürgerlichrechtliche Forderungsabtretung umzudeuten[3].

Die Frage ist nur, ob darüberhinaus im Gebrauch der Orderklausel nicht der Wille der Parteien zum Ausdruck kommt, dem Papier alle oder wenigstens einige Eigenschaften eines echten Orderpapiers beizulegen. Die Bedeutung einer solchen Orderklausel läßt sich nicht generell, sondern nur für den Einzelfall ermitteln.

(3) Die Parteien verwenden die Orderklausel bewußt untechnisch, da ihnen bekannt ist, daß der Lagerschein den gesetzlichen Anforderungen an ein Orderpapier nicht ent-

---

1) Düringer-Hachenburg-Lehmann § 424 Anm. 26

2) Abraham a.a.O. S. 127; Münch S. 94; vgl. auch RGZ 78, 149 (152), wo aus der Bestimmung des Papiers zum Umlauf der Vertragswille entnommen wird, der Urkunde eine weitergehende Bedeutung zu geben als die eines bloßen Beweispapiers; ferner Staub-Koenige § 363 Anm. 34; ausführlich u. allgemein zur Natur der zivilen Orderpapiere Pongratz S. 93 ff

3) RG Seuff A 49 Nr. 245 S. 416; RG Seuff A 67 Nr. 83 S. 152 f; OLG Hamburg Hans GZ 1911 Nr. 67 S. 145 (146); s. auch die hierzu ergangene Revisionsentscheidung RGZ 78, 149; OLG Hamburg Hans RZ 1925 Nr. 243 S. 861; AG Hamburg Hans RZ 1926 Nr. 103 S. 290; RG JW 1926 S. 800 m. Anm. Walsmann, Abraham a.a.O. S. 127; Münch S. 94 m.w.N.; Düringer-Hachenburg-Breit § 363 Anm. 26 und 31; allgemein zur Wirkung eines Indossaments auf einem nicht indossablen Papier RGZ 118, 34 (38) und RGZ 119, 119; Jacobi in Ehrenbergs Hdb. Bd IV, 1 S. 440 und 476

spricht. Sie bringen damit aber zum Ausdruck, daß das Papier eine Wirkung haben soll, die dem eines echten Orderlagerscheins möglichst nahekommt. Insbesondere soll nach den Vorstellungen der Vertragspartner das Papier Legitimationsfunktion[1] haben, ferner soll der künftige Erwerber von den Einwendungen aus der Person seiner Vormänner freigestellt sein.[2]

Während vor dem Inkrafttreten der OLSchVO im Jahre 1931 zivile Orderlagerscheine häufig vorkamen[3], sind sie heute, wie Pongratz[4] durch eine weitgestreute Umfrage bei Banken, Handelskammern und Lagereiunternehmen im Jahre 1970 ermittelte, als Wertpapiertyp nicht mehr vorhanden. Der Grund hierfür liegt in der vermehrten Zahl der Konzessionsunternehmen, der Aufklärungsarbeit und den Standardisierungsbemühungen der Handelskammern und Wirtschaftsverbände, schließlich im allgemeinen Desinteresse des Handelsverkehrs an Lagerscheinen allgemein und dem an Order im besonderen.

---

1) Zur dogmatischen Begründung einer solchen vertraglichen Legitimationsfunktion vgl. Pongratz S. 167 ff

2) Zur dogmatischen Begründung des Einwendungsausschlusses vgl. Pongratz S. 184 ff

3) Nach Pongratz S. 68 soll die Zahl der zivilen die der technischen Orderlagerscheine noch übertroffen haben

4) S. 69

5. Der Inhaberlagerschein

Auf den Inhaber lautende Lagerscheine sind als Schuldverschreibungen auf den Inhaber gemäß § 793 BGB gültig, ohne daß es zu ihrer Ausgabe einer staatlichen Genehmigung bedürfte[1]. Seit RGZ 59, 374 (376 f) entspricht es allgemeiner Überzeugung[2], daß in der Begebung eines Inhaberlagerscheins keine unzulässige Umgehung des Konzessionszwanges zu sehen ist. Um einen Inhaberlagerschein wird es sich regelmäßig auch dann handeln, wenn das Papier den Zusatz trägt "für Inhaber oder Order."

Nach § 48 A und D ADSp kann der Einlagerer die Ausstellung eines Inhaberlagerscheines verlangen. Den HLB ist er unbekannt. In der Praxis war er immer schon selten anzutreffen[3], was daran gelegen haben mag, daß wegen der formellen Legitimation die Risiken, die sich aus seinem Verlust ergaben, außerordentlich hoch sind[4]. Heute ist er völlig außer Gebrauch geraten[5]. Das schließt allerdings nicht aus, daß dennoch ein Einlagerer gemäß § 48 A ADSp einmal von seinem Recht, ein solches Papier sich ausstellen zu lassen, Gebrauch macht.

Die ADSp lassen die Vorschriften des BGB über die Inhaberschuldverschreibung mit der einzigen Ausnahme unverändert, daß abweichend von § 793 Abs. 2 S. 2 nach § 48 D a S. 1 ADSp eine faksimilierte

---

1) Allgemeine Meinung, vgl. nur Baumbach-Duden § 424 Anm. 1c; Ratz in Großkomm. § 424 Anm. 8; Schlegelberger-Schröder § 424 Anm. 10; ausführlich Abraham a.a.O. S. 131 f
2) Auch RGZ 142, 150 (152) und RGZ 78, 149
3) Münch S. 119 ff
4) Abraham a.a.O. S. 133
5) Auskunft BSL

Unterschrift als gültige Unterzeichnung nicht genügt.

Der Inhaberlagerschein ist ein Wertpapier, aus dem sich die skripturmäßige Pflicht des Lagerhalters ergibt, die im Lagerschein bezeichneten Waren an den Inhaber der Urkunde herauszugeben (§§ 793 Abs. 1 S. 1, 48 D a S. 2 ADSp), und zwar unabhängig von dem, was er tatsächlich vom Einlagerer erhalten hat. §§ 7 c und d ADSp werden von der spezielleren Vorschrift des § 48 D a S. 2 ADSp verdrängt.

Die Auslieferung der Güter darf nur gegen Rückgabe des Inhaberlagerscheins erfolgen (§§ 797 S. 1 BGB, 48 D b S. 1). Händigt der Lagerhalter die Waren ohne Vorlage des Papiers aus, macht er sich dem berechtigten Inhaber gegenüber schadensersatzpflichtig (§§ 48 D b ADSp, 793 Abs. 1 S. 1, 280 BGB). Zweifelhaft ist, ob der Lagerhalter auch hier sich auf die Haftungsbeschränkung der §§ 51 ADSp berufen kann. Das ist zu bejahen, da - wie auch § 19 OLSchVO zeigt - Skripturhaftung lediglich die Festlegung des Leistungsgegenstandes bedeutet, nicht zugleich aber hinsichtlich der Sekundäransprüche dem Papierinhaber volle Schadloshaltung garantiert.

Übertragen wird der Inhaberlagerschein nach §§ 929 ff BGB. Gutgläubiger Erwerb an dem Papier ist gemäß § 935 Abs. 2 BGB auch dann möglich, wenn es dem Eigentümer abhandengekommen ist.

Durch die §§ 796 BGB sind Einreden und Einwendungen weitgehend ausgeschlossen. Der Gutglaubensschutz ist damit im selben Umfang verwirklicht wie beim Orderlagerschein.

Im Gegensatz zur Regelung beim Namenslagerschein kann der Lagerhalter folglich dem Inhaber sein Pfandrecht nur insoweit entgegenhalten, als die

hierdurch gesicherte Forderung entweder im Lagerschein ausgewiesen ist oder ihm gegen den Inhaber persönlich aus einem unmittelbaren Rechtsverhältnis zusteht[1]. Etwas anderes gilt nur für die Lagerkosten: mit dem üblichen Lagergeld muß jeder Erwerber eines Inhaberlagerscheines rechnen[2]. Der Lagervertrag ist gemäß § 420 HGB als entgeltlicher konzipiert, so daß aus der Natur der Sache diese Einwendung als sich aus der Urkunde ergebend angesehen werden muß. In diesem Umfang kann also der Lagerhalter sein gesetzliches Pfandrecht aus § 421 HGB auch ohne ausdrücklichen Vermerk in der Urkunde dem Erwerber entgegenhalten.

Der Inhaberlagerschein ist gemäß § 793 Abs. 1 BGB ein doppelseitiges Legitimationspapier, zugunsten des Inhabers, weil dieser nach S. 1 als solcher zur Erhebung der Leistung berechtigt ist, zugunsten des Ausstellers deswegen, weil er nach S. 2 durch Auslieferung des Gutes an jeden Inhaber frei wird. Eine Einschränkung muß aber dann gemacht werden, wenn der Lagerhalter positiv weiß, daß der Inhaber nicht verfügungsbefugt ist und dies auch ohne Schwierigkeiten nachweisen kann[3]. § 793 Abs. 1 S. 2 BGB deckt keine offenbaren Unredlichkeiten. Der Lagerhalter bleibt trotz der Ausliefe-

---

1) Schlegelberger-Schröder § 424 Rdn. 11; Ratz in Großkomm. § 424 Anm. 9; Krien-Hay § 48 ADSp Anm. 6c; a.A. Ritter § 424 Anm. 6; Jacobi in Ehrenbergs Hdb. Bd. IV, 1 S. 562

2) Ratz a.a.O. Anm. 9; Schlegelberger-Schröder § 424 Rdn. 11

3) Staudinger-Müller § 793 Rdn. 17; Palandt-Thomas § 793 Anm. 4; abweichend in der Begründung Abraham a.a.O., der annimmt, das zwar eine Befreiung von der urkundlichen Verpflichtung eintrete, gleichzeitig aber ein Schadensersatzanspruch aus § 826 BGB für den Berechtigten entstehe

rung an den Inhaber weiterhin dem Berechtigten gegenüber verpflichtet[1]. Er braucht allerdings niemals die materielle Berechtigung des Scheinvorzeigers zu überprüfen.[2]

Ebensowenig wie dem Namenslagerschein kommt der Inhaberversion Traditionswirkung[3] zu. In der Übergabe des Papiers ist aber eine schlüssige Übereignung nach §§ 929, 931 zu sehen[4].

6. Der Zollniederlageschein

Noch in den neuesten Kommentaren[5] zum BGB wird als Beispiel einer Abtretung des Herausgabeanspruchs nach §§ 929, 931 BGB durch schlüssige Handlung die Übergabe eines Zollniederlagescheines genannt.[6][7]

Gesetzlich geregelt war dieses Papier ursprünglich im Vereinszollgesetz[8] in § 106 und den dazu ergangenen Regulativen, später in § 94 des Zollge-

---

1) Staudinger-Müller a.a.O.

2) Abraham a.a.O. Staudinger-Müller a.a.O.; Palandt-Thomas a.a.O

3) Anders als nach gemeinem Recht, vgl. Abraham a.a.O. S. 134

4) So speziell für den Inhaberlagerschein: Abraham a.a.O. S. 135; Münch S. 111; Baumbach-Duden § 424 Anm. 1 D; Ritter § 424 Anm. 6

5) Palandt-Bassenge § 931 Anm. 3 c; Erman-Westermann § 931 Rdn. 9; Soergel-Mühl § 931 Rdn. 8; RGRK (Pikart) § 931 Rdn. 26; Staudinger-Berg § 931 Rdn. 8; Ratz in Großkomm. § 424 Anm. 10; v. Godin in Großkomm. § 363 Anm. 34

6) Vgl. im einzelnen neben den Vorgenannten Staub-Koenige § 363 Anm. 34; Serick Bd. 2 § 22 III 2; Pongratz S. 80; RGZ 43, 70 (72); RG LZ 1913 Nr. 24 S. 384; RG Warn Rspr. 1933 Nr. 22 S. 38 (40 f)

7) Zur Zollagerung vgl. Serick Bd. 2 § 22 III

8) Bundesgesetzblatt des Norddeutschen Bundes 1869 S. 317

setzes vom 21. März 1939[1]. In der erwähnten Vorschrift heißt es: "Die zollrechtliche Verfügung über Zollagergut auf öffentlichen Zollniederlagen ist an den Besitz des Niederlagescheines gebunden. Die Zollstelle ist befugt, aber nicht verpflichtet, die Berechtigung des Besitzers zu prüfen. Sie wird entlastet, wenn sie das Zollagergut an den Besitzer des Niederlagescheines aushändigt."

Der Zollniederlageschein war seiner Natur nach ein Lagerempfangsschein mit Legitimationsklausel[2] i.S. von § 808 BGB. Von dem entsprechenden privatrechtlichen Lagerpapier unterschied er sich nur durch einige zollrechtliche Besonderheiten[3]. Die Übergabe eines Zollniederlagescheines enthielt nach allgemeiner Auffassung[4] die stillschweigende Erklärung der Abtretung des Herausgabeanspruchs, der allerdings, da das zugrundeliegende Rechtsverhältnis ein öffentlich-rechtliches war, in § 985 BGB seine Grundlage hatte.[5]

Mit dem Zollgesetz vom 14. 6.1961[6] wurde der Zollniederlageschein abgeschafft. Das Ziel der Neufassung war u.a. eine radikale Vereinfachung der Zollagerung[7]. Insbesondere sollte wohl der Übung entgegen getreten werden, Zolläger wie Lagerhäuser in den Warenumsatz organisatorisch einzufügen.

---

1) RGBl I S. 529

2) RG LZ 1913 S. 384; Ratz in Großkomm. § 424 Anm. 10

3) Vgl. hierzu RG LZ 1913 S. 384

4) S. o., so vor allem RG Warn Rspr. 1933 S. 38 (40 f)

5) Staudinger-Berg § 931 Rdn. 8

6) BGBl I S. 737 ff mit Allgemeiner Zollordnung vom 29.11.1961 (BG-Bl I S. 1937); jetzt ZollG vom 18.5.1970 (BGBl I S. 529) mit Zollordnung vom selben Tagen (BGBl I. S. 561)

7) Bundesrats-Drucksache 288/60; insbes. S. 51

Die Zollbehörden halten sich an die geänderte Gesetzeslage und geben keine Zollniederlagescheine mehr aus.[1)]

7. Der Standkahnladeschein

In der Literatur[2)] wird gelegentlich der sogenannte Standkahnladeschein erwähnt, bei dem es sich entgegen seiner Benennung um einen Lagerschein handelt. Ausgegeben wurde er von Schiffern, die ungenutzten Laderaum zur Einlagerung von Getreide zur Verfügung stellten. Bedeutung hatten solche schwimmenden Lagerhäuser wohl nur Ende der 20er Jahre, als die Weltmarktpreise sanken, die Absatzmöglichkeiten sich verringerten und als Folge davon mehr Lagerraum benötigt wurde als in Lagerhäusern verfügbar war.

Die Schiffer[3)] erteilten entsprechend ihrer sonstigen Gewohnheit Ladescheine, die äußerlich wie solche nach §§ 444 HGB, 72 BSchG, 363 Abs. 2 HGB aufgemacht waren und an Order lauteten. Als Ablieferungsort wurde die Einladestation eingetragen. Da diesen Urkunden aber keine Beförderungspflicht zugrundelag, handelte es sich bei ihnen nicht um Frachtpapiere, sondern um Lagerscheine, die in Ermangelung der staatlichen Ermächtigung lediglich die Qualität eines zivilen Orderlagerscheines hatte und dessen Grundsätzen folgten.

---

1) Pongratz S. 80

2) Schlegelberger-Geßler § 444 Rdn. 8; Ratz in Großkomm. § 444 Anm. 1; Ziebell DJZ 1931, 1017

3) Über Vorkommen und Verwendung berichtet Ziebell a.a.O.

IV. Die Urkunde des Einlagerers: Der Lieferschein

1. Begriff, Vorkommen und Aufgabe

Eine exakte Definition des Lieferscheins, die seine sämtlichen Erscheinungsformen erfaßt, sich andererseits aber nicht in konturenlose Weite verliert, ist nicht möglich. Ein gesetzliches Leitbild fehlt. Die Vorstellungen des Handelsverkehrs vom Begriff des Lieferscheins sind nicht einheitlich[1].

Beschränkt man sich beim Definitionsversuch auf eine Beschreibung der in der Handelspraxis typischen Verwendung unter Verzicht auf jegliche juristische Wertung, so läßt sich der Lieferschein bestimmen als eine schriftliche Weisung des Ausstellers an einen Dritten, über Güter, die unter dessen Zugriff stehen, in bestimmter Weise zugunsten des im Schein Benannten zu verfahren, insbesondere sie an diesen auszuliefern.

Der Dritte ist im Regelfall ein Lagerhalter oder aber ein Frachtführer oder Spediteur, der nach beendetem Transport die Güter für den Auslieferungsberechtigten in Gewahrsam hat. Da mit Hilfe des Lieferscheins über eingelagertes Gut verfügt werden kann, ist er nach seinem hauptsächlichen Vorkommen Lagerpapier; im Gegensatz zu den bisher erörterten Papieren aber ein Lagerpapier des Einlagerers.

Die Rechtsnatur des Lieferscheins läßt sich am leichtesten von seinen verschiedenen Verwendungsformen[2] her erschließen.

Im Regelfall[3] des Lieferscheingeschäftes verkauft der Verkäufer an den Käufer Waren, die sich nicht in seinem Gewahrsam befinden, sondern auf seinen Namen bei einem

---

1) Heynen S. 45

2) Eine umfassende Übersicht gibt Heynen S. 28 ff

3) Heynen S. 28

Lagerhalter eingelagert sind[1]. Die Parteien vereinbaren, daß der Käufer sich die Güter beim Lagerhalter abholen solle. In dem Lieferschein weist der Verkäufer und Einlagerer dem Lagerhalter an, eine bestimmte Menge aus dem Vorrat an den Käufer auszuliefern. Der Lieferschein dient der Legitimation des Käufers, wenn er die gekaufte Sache abholt. Die Ware kann aber auch schon von dem Lieferanten des Verkäufers eingelagert[2] worden sein, so daß dieser nicht selber Einlagerer ist, sondern seinerseits nur einen Lieferschein besitzt. Diesen kann er seinem Käufer übertragen; wo dies nicht tunlich ist, weil die übernommene Menge in Teilpartien weiterverkauft wird oder weil der Käufer die Bezugsquellen seines Vertragspartners nicht erfahren soll[3], kann der Verkäufer seinen Lagerschein beim Lagerhalter "deponieren" und neue für seine Kunden ausstellen.

Der Lieferschein kann aber auch von einem Spediteur[4], der für Rechnung des Käufers, aber im eigenen Namen die Waren eingelagert hat oder von einer Bank[5] erteilt werden, die Sicherungseigentum an dem Lagergut hat und zur Vermeidung von unberechtigten Verfügungen des Sicherungsgebers auf ihren Namen die Einlagerung hat vornehmen lassen.

Abweichungen vom Regelfall können sich aber auch in der Person des Dritten ergeben: Der Käufer kann gehalten sein, sich die Waren bei einem Lieferanten[6] des Ver-

---

1) Nicht notwendig ist, daß der Lagerhalter unmittelbarer Besitzer ist, er kann seinerseits berechtigt gewesen sein, Unterlagerverträge abzuschließen, zu diesem Verfahren Heynen S. 46 m.w.N.

2) Heynen S. 28

3) Heynen S. 29

4) Heynen S. 29

5) Heynen S. 29

6) Heynen S. 30

käufers abzuholen oder bei einem Frachtführer[1], der das Gut zur Verfügung des Verkäufers hält. Letzteres kommt vor allem dann vor, wenn der Verkäufer die Ladung an sich selbst adressiert hat, sei es weil er im Augenblick des Versands einen Käufer noch nicht hatte, sei es weil er aus Sicherheitsgründen seinem Käufer die Stellung eines frachtrechtlichen Empfängers nicht einräumen wollte[2]. Ist der Transport mit der Eisenbahn durchgeführt worden, hat ein solcher Lieferschein der Bahn gegenüber die Bedeutung einer Empfängeranweisung, i.S. von § 75 Abs. 6 EVO, die allerdings nur in dem in A Best. VI zu § 75 zugelassenen Umfange erteilt werden kann[3]. Die Verwendung des hierfür bei der Bahn erhältlichen Formulars[4] ist nicht obligatorisch. Lieferscheine in dieser Verwendungsform werden meist Überweisungsbrief oder -schein, Freistellungs- oder Freigabeschein genannt[5]. Eine solche Empfängeranweisung kann natürlich auch ein Verkäufer ausstellen, der nicht zugleich Absender ist[6]. Eine ähnliche Regelung besteht nach § 27 Abs. 4 KVO auch für den Transport mit Kraftfahrzeugen.[7]

Voraussetzung in allen diesen Fällen ist aber, daß die Auslieferung nicht von der Vorlage eines Wertpapiers abhängig gemacht ist. Besteht ein Konnossement, ein Ladeschein, ein FCT, CTD oder ein Lagerschein, darf das Gut gegen Lieferschein nicht ausgehändigt werden, so lange das Papier, in dem der Auslieferungsanspruch ver-

---

1) Heynen S. 30

2) Vgl. hierzu oben S. 79

3) § 75 A Best. VI lautet: Der im Frachtbrief bezeichnete Empfänger kann Anweisung erteilen, 1. daß das Gut mit dem Frachtbrief gegen Zahlung der sich aus dem Frachtbrief ergebenden Beträge auf dem Bestimmungsbahnhof einem Dritten ausgeliefert wird ; ...

4) Finger EVO § 75 Anm. 24 f

5) Heynen S. 30

6) Heynen S. 31

7) Im einzelnen vgl. Heynen S. 31

brieft wurde, im Verkehr ist.[1)]

Eine Sonderform des Lieferschein ist der, in dem der Verkäufer sein eigenes Lager, eine Außenstelle oder dergleichen anweist, dem Käufer die gekaufte Sache auszuliefern[2)]. Verkäufer und Dritter, also Anweisender und Angewiesener, sind identisch[3)]. Lieferscheine sind regelmäßig Hilfsmittel bei der Erfüllung von Kaufverträgen[4)]. Liegt einem Lieferscheingeschäft die Klausel "Kasse gegen Lieferschein" zugrunde, erhält der Käufer gegen Zahlung des Kaufpreises als Warenersatz eine solche Urkunde. Der Lieferschein ist damit in seiner typischen Verwendung Warenpapier. Er ermöglicht den Umsatz von Gütern, die an einem dritten Ort lagern, ohne daß die Sachen hierzu selbst bewegt werden müßten.

Aus dieser funktionalen Ähnlichkeit zu den Lagerscheinen hat man[5)] oftmals gefolgert, der Lieferschein ersetze im Verkehr den Orderlagerschein, wo dieser wegen des Konzessionszwanges nicht ausgegeben werden dürfe. Diese Ansicht verkennt allerdings auch, daß von der heute nicht unbeträchtlichen[6)] Zahl konzessionierte Lagerhalter Order-

---

1) Über Lieferscheine zur Aufteilung eines Konnossements vgl. die Darstellung über Konnossement/Kaiteilscheine und delivery orders unten

2) Heynen S. 29 f

3) In dem Fall BGH WM 1961 S. 859 versprach der Spediteur Auslieferung der Güter durch seinen Unterspediteur gegen Vorlage der delivery-order

4) BGH WM 1971 S.742 (743), Heynen S. 37 und 75

5) Recke S. 2; Düringer-Hachenburg-Breit § 363 Anm. 15; Schlegelberger-Hefermehl § 363 Rdn. 16; Pongratz S. 72

6) Eine Liste der konzessionierten Lagerhalter wird vom Bundesverband der deutschen Banken, Köln, ausgegeben

lagerscheine so gut wie gar nicht ausgegeben werden, so daß hier eine Lücke, die es durch den Lieferschein zu schließen gälte, offensichtlich nicht besteht. Ein Ersatz für den Orderlagerschein kann allenfalls in den anderen Lagerscheintypen gesehen werden. Der Lieferschein ist demgegenüber kein Ersatzlagerschein, er erfüllt vielmehr eine wesentliche eigentümliche Funktion, die ein Lagerschein nicht übernehmen kann. Bei der Aufteilung von Warenmengen ist ein Lagerschein nur hinderlich, da er bei jeder Entnahme vom Lager, zur Abschreibung vorgelegt werden muß. Der Verkäufer müßte also entweder selber jedesmal die Auslieferung an seinen Kunden veranlassen oder diesem, was häufig unerwünscht ist, den Lagerschein über den gesamten Vorrat mitgeben. Würde der Käufer die Waren seinerseits weiterverkaufen und nicht selber in Besitz nehmen wollen, müßte er sie rücklagern[1], was zusätzliche Kosten verursacht. Teillagerscheine können zwar ausgestellt werden, sind aber wenig gebräuchlich schon allein deswegen, weil der Einlagerer bei Abschluß des Lagervertrages noch nicht übersehen kann, in welchen Teilmengen er den Gesamtvorrat weiterverkaufen kann.

2. Der Lieferschein als Anweisung

Ordnet man den Lieferschein nach seiner Verwendungsweise juristisch wertend in die gesetzlich vorgegebenen Rechtsinstitute ein, so läßt sich dieser definieren als eine Anweisung über Waren.[2]

---

1) D.h. er muß mit dem Lagerhalter über die von ihm gekaufte Menge einen neuen Lagervertrag im eigenen Namen abschließen

2) Baumbach-Duden § 424 Anm. 1 E; Schlegelberger-Hefermehl § 363 Rdn. 15, v. Godin in Großkomm. § 363 Anm. 18a, Düringer-Hachenburg § 363 Anm. 15; Recke S. 10 f; Ginsberg S. 16; Heynen S. 45 m.w.N.; ebenso die Rechtsprechung, statt vieler RGZ 101, 297 (299); BGH WM 1971 S. 742 (743), a.A. nur Münch S.33, der den Lieferschein als "Bevollmächtigung zur Entgegennahme von Waren" definiert, wenn der Lieferschein über unvertretbare Sachen lautet

a) Eine Anweisung im Sinne von § 783 ff BGB ist eine Urkunde, in der jemand einen anderen anweist, Geld, Wertpapiere oder andere vertretbare Sachen an einen Dritten zu leisten.

Einige Autoren[1] differenzieren zwischen "leisten" und "herausgeben". Wenn die Anweisung an einen Verkäufer des Ausstellers, einen Grossisten, Produzenten oder sonstigen Lieferanten gerichtet sei, ziele sie auf eine "Leistung". Demgegenüber sei ein Lagerhalter nur verpflichtet, spezielle bei ihm eingelagerte Sachen herauszugeben.Unter dem blassen Begriff der Leistung kann aber jedes Tun oder Unterlassen (§ 241 BGB) gefaßt werden. Eine Leistung kann damit auch in einer Herausgabe bestehen.[2]

Der Lieferschein muß, wenn er den Kriterien einer Anweisung nach § 79 I ff BGB genügen soll, auf Geld, Wertpapiere oder andere vertretbare Sachen lauten, obwohl der Begriff der vertretbaren Sache in § 91 BGB eindeutig definiert ist, stellt die h.M.[3] im An-

---

1) Baumbach-Duden § 424 Anm. 1 E; Serick Bd. 2 § 22 II 1 S. 210, v. Godin in Großkomm. § 363 Anm. 18 b(S. 419 f)

2) Der Lagerhalter erfüllt mit der Auslieferung des Gutes an den Lieferscheininhaber seine Herausgabepflicht aus dem Lagervertrag gegenüber dem Einlagerer. Diese ist gemäß §§ 416 HGB, 688 BGB Hauptpflicht des Lagervertrages. Beim Inhaberlagerschein ist die Herausgabepflicht die Leistung aus der Schuldverschreibung auf den Inhaber (§ 793 BGB)

3) Schlegelberger-Hefermehl § 363 Rdn. 9; v. Godin in Großkomm. § 363 Anm. 1b; Düringer-Hachenburg-Breit vor § 363 Anm. 22 und § 363 Anm. 15; Ulmer S. 130 FN 2 und S. 132; Staudinger-Müller § 783 Rdn. 7; Planck-Landois § 783 Anm. 2; Soergel-Lippisch § 783 Rdn. 4; Heck, Schuldrecht § 130 Ziff. 6, a.A. Heynen S. 50 m.w.N; Recke S. 14 ff; Ginsberg S. 16; Ritter § 363 Anm. 2d (S. 497); Weißbarth ZHR 57, S. 151 ff

schluß an die Rechtsprechung des Reichsgerichts[1] eine "vertretbare" Sache im Gegensatz zu einer "bestimmten" und versteht damit unter einer vertretbaren Sache systemwidrig eine solche, die nur nach Gattungsmerkmalen festgelegt ist.

Die h.M.[2] beruft sich zur Begründung hierfür, wenn eine solche überhaupt für notwendig erachtet wird, auf den Sinn des Gesetzes. Richtig daran ist, daß es für den Inhalt der Anweisung ohne Belang ist, nach welchen allgemeinen Kriterien im Verkehr der Anweisungsgegenstand beurteilt wird. Da die Anweisung in ihrer ursprünglichen Funktion als Mittel indirekter Wertzuwendung und nicht des Umsatzes individualisierter Gegenstände gedacht war, ist sinnvoll allein der Gegensatz vertretbare und gattungsmäßig bestimmte Sache. Die Verwendung des Begriffs der vertretbaren Sache in § 783 BGB beruht wohl auf der unbedachten[3] Übernahme gemeinen Rechts, in dem die Termini Gattungssache und vertretbare Sache synonym gebraucht wurden[4]. Wenn in Art. 301 ADHGB, der ersten für

---

1) RGZ 101, 297 (299); RG Warn Rspr. 1922 Nr. 53 und 77; JW 1923 S. 500 (501); ebenso Hans OLG Hans RZ 1920 Nr. 135 Sp. 561; Hans GZ 1921 Nr. 102 S. 193 (196) und BB 1951 S. 402; wohl auch schon RGZ 76, 239 (241)

2) Schlegelberger-Hefermehl a.a.O.; Düringer-Hachenburg-Breit a.a.O.

3) Weißbarth a.a.O. und Heynen S. 50 leugnen jegliches Redaktionsversehen, letzterer unter Berufung auf Protokolle II S. 2344, wo aber gerade eine Species im Gegensatz zur vertretbaren Sache gesetzt wird

4) Windscheid, Pandekten Bd. 1 § 161; Puchelt ADHGB Art. 301 Anm. 4, Makower Art. 301 Anm. 61

ganz Deutschland verbindlichen Regelung der Anweisung, von einer vertretbaren Sache die Rede war, so konnte hierunter zugleich auch eine nur gattungsmäßig bestimmte verstanden werden. Der Wortlaut aus dem ADHGB[1] ist in das BGB insoweit unverändert übernommen worden. Es liegt nahe, daß trotz der neuen begrifflichen Trennung der vertretbaren von den Gattungssachen des BGB im übrigen gleichwohl bei der Anweisung das bisherige Verständnis von einer vertretbaren Sache beibehalten wurde.

b) Kaufmännische Anweisung i.S. von § 363 Abs. 1 HGB und damit indossabel ist der Lieferschein dann, wenn er auf einen Kaufmann lautet[2], was bei einem Lagerhalter gemäß § 1 Abs. 2 Ziff. 6 HGB der Fall ist, und wenn weiter die Leistung, hier also die Auslieferung von einer Gegenleistung nicht abhängig ist.

Aus diesem Grund ist niemals kaufmännische Anweisung der Kassalieferschein, bei dem die Auslieferung nur Zug-um-Zug gegen die Zahlung des Kaufpreises an den Angewiesenen erfolgen darf.[3]

Von einer Gegenleistung abhängig ist ein Lieferschein nach Ansicht von Heynen[4] schon dann, wenn die in der

---

1) Art. 301 ADHGB: Anweisungen und Verpflichtungsschein, welche von Kaufleuten über Leistungen von Geld oder einer Quantität vertretbare Sachen oder Wertpapiere ausgestellt worden sind

2) Im einzelnen Schlegelberger-Hefermehl § 363 Rdn. 7 und 8;von Godin in Großkomm. § 363 Anm. 22

3) Hierzu Heynen S. 52; Recke S. 58 ff; Ginsberg S. 64 ff und S. 14; Baumbach-Duden § 424 Anm. 1 E; Schlegelberger-Hefermehl § 363 Rdn. 18; sowie die Entscheidungen RGZ 76, 239; BGHZ 6, 378; Hans OLG BB 1951 S. 402

4) A.a.O. S. 52 f; a.A. Ritter § 363 Anm. 3; Düringer-Hachenburg-Breit § 363 Anm. 12; v. Godin in Großkomm. § 363 Anm. 24

Anweisung bezeichneten Waren erst nach Entrichtung der Lagerkosten und sonstiger Spesen ausgehändigt zu werden brauchten. Denn § 363 Abs. 1 HGB spreche nicht von "der" Gegenleistung, also einer synallagmatisch verknüpften, sondern von einer jeden, von deren Erbringung die Auslieferung abhängig sei, negativ formuliert, wegen deren Nichtleistung die Auslieferung verweigert werden könne.

Eine solche Interpretation wird zwar durch den Wortlaut der Vorschrift gedeckt, entspricht aber nicht den Vorstellungen des Gesetzgebers. Aus den Protokollen[1] zum ADHGB zu Art. 301 ergibt sich nämlich eindeutig, daß der Gesetzgeber unter einer "Gegenleistung" ausschließlich eine solche verstand, die in dem Valutaverhältnis, hier also dem Kaufvertrag, nicht aber im Deckungsverhältnis, hier dem Lagervertrag, ihre Grundlage findet. In den Gesetzgebungsberatungen wurde lediglich diskutiert, ob die Auslieferung von der Zahlung des Kaufpreises abhängig sein dürfe.

c) Entspricht der Lieferschein nicht den gesetzlichen Anforderungen des § 783 BGB - und allein auch schon deswegen nicht denen des § 363 Abs. 1 S. 1 HGB - lautet er insbesondere - wie üblich - auf die Herausgabe einer bestimmten eingelagerten Sache, so handelt es sich bei ihm zwar nicht um eine Anweisung im technischen, wohl aber im weiteren Sinne[2]. Der Gesetzgeber hat die Anweisung als Institut des Handelsverkehrs vorgefunden[3], das Anweisungsrecht hat im

---

1) S. 560 f und S . 4563 - 4568 insbes. S. 4565

2) Schlegelberger-Hefermehl § 363 Rdn. 18; v. Godin in Großkomm. § 363 Anm. 18a; eingehend Ulmer AcP 126 S. 149 ff; Heynen S. 51; BGH WM 1971 S. 742 (743); RGZ 101, 297 (299)

3) Motive Bd. 2 S. 557

HGB und BGB nur eine partielle Regelung erfahren. Die kodifizierten Typen sind lediglich Sonderfälle innerhalb des weitergehenden Gebiets des allgemeinen Anweisungsrechts[1].

Anweisungen, die die Voraussetzungen des BGB nicht erfüllen, entbehren daher nicht der Gültigkeit[2], sie sind nach den allgemeinen Grundsätzen des bürgerlichen Rechts zu behandeln[3]. Die besonderen Vorschriften über die Anweisung sind analog anzuwenden, so weit sie die Anweisung als Doppelermächtigung betreffen[4]. Die weitergehenden Vorschriften, die die Anweisung zum Verkehrspapier ausgestalten oder an die Vertretbarkeit anknüpfen (§§ 784, 786, 792) gelten demgegenüber für diese Anweisung nicht[5].

3. Lieferscheine anderer Art - abweichende Bezeichnungen

Keine Lieferschein-Anweisung und daher von dem hier zu erörternden Papier scharf zu trennen, ist das Lieferschein genannte Dokument, das die Ware begleitet und auf dem der Käufer die erfolgte Lieferung quittiert[6] und das damit ausschließlich Beweiszwecke erfüllt.

---

1) BGH Z 6, 378 (383)

2) So ausdrücklich die Motive S. 558

3) Enneccerus-Lehmann § 203 II

4) Planck-Landois § 783 Anm. 2; Staudinger-Müller § 783 Rdn. 7; Enneccerus-Lehmann a.a.O.; Ginsberg S. 59 f

5) Ginsberg a.a.O; Recke S. 23; Planck-Landois a.a.O; Staudinger-Müller a.a.O; Schlegelberger-Hefermehl § 363 Rdn. 18

6) Heynen S. 48; Planck-Landois a.a.O; Schlegelberger-Hefermehl § 363 Rdn. 16; v. Godin § 363 Anm. 18a (S. 419); Ritter § 363 Anm. 5; RGSt 50, 378 (382); ein solcher Lieferschein ist auch Gegenstand der Entscheidung BGH NJW 1953 S. 217; Ginsberg S. 9

Eine andere Bedeutung hat auch der im Binnenschiffahrtsrecht geläufige Lieferschein, der Quittung des Empfänders über die ordnungsgemäße Ablieferung ist und gegen dessen Vorlage erst-bei entsprechender Abrede - der Absender die Fracht zu zahlen hat[1]. Der Lieferschein gemäß § 4 Abs. 1 FlößG ist Quittung im oben erwähnten Sinne[2], erfüllt zugleich aber auch die Aufgabe eines Frachtbriefes, und kann in Ausnahmefällen auch die Bedeutung eines Ladescheines haben.[3]

Andererseits wird der Lieferschein, der Warenanweisung ist, häufig als Freistellungsschein bezeichnet, gebräuchlich sind auch die Begriffe Extraditions-, Bezugs-, Verfügungs-, Überweisungs-, Auslieferungs- oder Dispositionsschein[4]. Die englische Bezeichnung, die auch in Deutschland anzutreffen ist, lautet delivery-order. Allerdings hat sich dieser Begriff als terminus technicus für einen speziellen Lieferschein durchgesetzt, der der Aufteilung eines Konnossements dient, und sollte deshalb auf dieser Erscheinungsform beschränkt bleiben.

4. Der Lieferschein als Warenpapier

Der Käufer erhält gegen Zahlung des Kaufpreises einen Lieferschein anstelle der geschuldeten Kaufsache, wenn der Kaufvertrag nach der Klausel "Kasse gegen Lieferschein" abgeschlossen worden ist. Der Lieferschein ist somit wegen dieser im Handelsverkehr verbreiteten Verwendungsweise Warenpapier.

---

1) Vortisch-Zschucke § 67 Anm. 10b
2) Vortisch-Zschucke § 4 FlößG Anm. 1
3) Vortisch-Zschucke a.a.O.
4) Ginsberg S. 9; Recke S. 2

Von den anderen Warenpapieren unterscheidet sich der Lieferschein schon ganz äußerlich in zwei Punkten. Er ist nicht im Wege eines Bedeutungswandels aus einem Transport- oder Lagerdokument entstanden, aus einer Vertragsurkunde also, die dem Verkäufer vom Lagerhalter oder Frachtführer bei Übernahme der Güter ausgehändigt worden ist. Das andere hängt eng damit zusammen: Aussteller eines solchen Warenpapiers ist nicht der dritte Besitzer der Güter, sondern der Verkäufer selbst. Wenn auch kein Zweifel daran bestehen kann, daß der Handelsverkehr den Lieferschein als Ersatz für die Ware verwendet, so bleibt die Frage doch, ob ein solches Papier ein taugliches Surrogat überhaupt sein kann, mit anderen Worten, ob der Erwerber eines solchen Dokuments mehr rechtliche Sicherheit bezüglich des Erhalts einer ordnungsgemäßen Kaufsache hat als der Käufer, der schlicht vorleistet.

a) Empfangsbestätigung

Ein Papier kann die Ware nur sinnvoll vertreten, wenn die Urkunde selber und möglichst verbindlich den Beweis dafür erbringt, daß die verkaufte Ware in der angegebenen Menge und Güte und in dem beschriebenen Zustand an dem bezeichneten Ort tatsächlich vorhanden ist.

Ein solcher Beweis kann überzeugend nur durch die Bestätigung einer Person erbracht werden, die nicht zugleich Partner des Kaufvertrages ist.

Bei den bisher dargestellten Warenpapieren wurde dieser Beweis durch die Empfangsbescheinigungen der Lagerhalter oder Frachtführer also eines Dritten erbracht. Der Wert solcher Angaben bemißt sich danach, wie detailliert und vor allem wie verbindlich sie gegenüber dem Aussteller sind, wieweit also dieser selber nach seinen Angaben haftet und damit neben die

Verkäuferpflichten eine weitere Verantwortlichkeit tritt, wenn die Erwartungen des Käufers enttäuscht werden. Am umfassendsten ist der Schutz bei der Skripturhaftung durch Verwendung von Unbekanntklauseln oder bei dem Hinweis darauf, daß alle Angaben vom Vertragspartner ungeprüft übernommen worden seien, kann ihnen die Verbindlichkeit weitgehend genommen werden. Vor den gröbsten Mißgriffen ist der Käufer allerdings durch §§ 405 und 826 BGB geschützt, wenn also eine Bescheinigung ausgestellt wird, obwohl die bezeichneten Güter vom Aussteller des Papiers überhaupt nicht übernommen worden sind[1] oder wenn in kollusivem Zusammenwirken vorsätzliche falsche Angaben über die an sich existenten Güter gemacht werden.

Wer gegen einen Lieferschein zahlt, hat demgegenüber einzig das Wort seines Vertragspartners.

Etwas anderes gilt nur dann, wenn der Lieferschein angenommen worden ist (§ 784 BGB).

Vor der Annahme des Lieferscheines steht der Anweisungsempfänger in keinerlei vertraglicher Beziehung zu dem Angewiesenen und hat auch sonst keinerlei Rechte[2] gegen diesen. Dieser ist ermächtigt, aber nicht verpflichtet, das bezeichnete Gut an den Lieferscheininhaber auszuliefern. Er ist nicht einmal verpflichtet, auf Anfrage zu erklären, ob die verkauften Sachen sich tatsächlich in seiner Obhut[3] befinden. Der Inhaber des Lieferscheins kann für sich auch keinerlei Rechte aus dem Lagervertrag herleiten[4], da dieser zwischen Anweisendem und Angewiese-

1) Vgl. BGH WM 1975 S. 350 ff
2) Heynen S. 55; Staudinger-Müller § 784 Rdn. 1
3) BGH WM 1971 S. 1308 (1309)
4) Ausführlich Heynen S. 53 ff

nem regelmäßig nicht als ein Vertrag zugunsten des späteren Anweisungsempfängers konzipiert sein wird.

Nimmt der Lagerhalter den Lieferschein an, so hat dies die Wirkung, daß er dem Käufer aus einem abstrakten Schuldverhältnis zur Leistung verpflichtet wird[1) 2)]. Dieser hat nunmehr ein unmittelbares, vom Dekkungsverhältnis losgelöstes Forderungsrecht gegen den Lagerhalter auf Auslieferung der im Lieferschein bezeichneten Güter.

Annahmefähig sind aber nur die Anweisungen im technischen Sinne, also solche, die den Tatbestandsvoraussetzungen des § 783 BGB genügen. Lautet der Lieferschein nicht auf eine Gattungssache, sondern einen bestimmten Gegenstand oder einen Teil eines solchen, so ist die Annahmeerklärung gemäß § 140 BGB umzudeuten[3)] in ein abstraktes Schuldversprechen, verbunden mit einem Einredeverzicht entsprechend § 784 Abs. 1 S . 2 BGB.

Ist der Lieferschein angenommen, enthält er eine Empfangsbestätigung, die in ihren Wirkungen über die Skripturhaftung des Orderlagerscheins hinausgeht.

In der Handelspraxis wird ein Lieferschein aber nur sehr selten[4)] angenommen, oder wie es dann meist heißt, bestätigt oder gegengezeichnet. Der Lieferschein soll den Warenumsatz beschleunigen und vereinfachen; diese Zielsetzung würde verfehlt, wenn der Lieferschein zweimal, einmal zur Annahme und einmal

---

1) Staudinger-Müller § 784 Rdn. 3; Palandt-Thomas § 784 Anm. 1a

2) Um der abstrakten Verbindlichkeit sich zu entziehen, setzen Lagerhalter mitunter den Zusatz "gemäß dem Lagervertrag" oder "aus dem eingelagerten Bestande" vor ihre Unterschrift, die Auslieferungspflicht ist dann eine kausale, sie besteht dann nur in demselben Umfange wie gegenüber dem Einlagerer, vgl. Heynen S . 57

3) Schlegelberger-Hefermehl § 363 Rdn. 20; Heynen S. 57 m.w.N.; v. Godin in Großkomm. § 363 Anm. 18a; RG JW 1923 S. 500 (501)

4) Heynen S. 58; Ginsberg S. 55

zur Einlösung vorgelegt werden würde.[1] Zum andern scheuen sich die Lagerhalter, mit ihrer Unterschrift eine abstrakte Verpflichtung einzugehen.[2] Sie bestätigen daher, wenn überhaupt, meist nur in einem besonderen Schreiben oder auch auf dem Lieferschein, daß die fragliche Partie sich am Lager befinde.[3] Sie gehen damit keine eigene neue Verbindlichkeit ein.

Da ein Käufer, der besondere Sicherungsmaßnahmen wünscht, diese schon im Zeitpunkt der Kaufpreiszahlung erlangen will, müßte der Verkäufer ihm zudem einen bereits vor der Aushändigung akzeptierten Lieferschein übergeben.

b) Sperrwirkung

Der Lieferschein hat keine Sperrwirkung in dem Sinne, daß er den Papierinhaber und Käufer vor einer anderweitigen Auslieferung des Anweisungsgutes schützen würde. Der Aussteller kann über die eingelagerten Sachen frei verfügen, er kann sie sich unbeschadet des Lieferscheins herausgeben lassen oder weitere Anweisungen über dasselbe Gut ausstellen. Daß er dies nach dem Kaufvertrag nicht darf und er sich möglicherweise dem Käufer gegenüber schadensersatzpflichtig macht, steht auf einem anderen Blatt und schränkt die Verfügungsmöglichkeit nicht ein. Der Lagerhalter muß einem solchen dem Lieferschein widersprechenden Auslieferungsbegehren nachkommen, denn der unakzeptierte Lieferschein ist für ihn unverbindlich, er hat dem

---

1) Heynen S. 59; Ginsberg S. 55, ein Akzept kommt wohl auch deswegen in den meisten Fällen nicht in Betracht, da Lieferscheine zumeist vom ersten Erwerber eingelöst und nicht durchgehandelt werden

2) Heynen S. 59

3) Heynen S. 59

Einlagerer gegenüber nur den Verpflichtungen aus dem Lagervertrag nachzukommen. Er muß selbst dann, wenn er von der Existenz eines Lieferscheines weiß, dem der Anweisung entgegenlaufenden Herausgabeverlangen sich beugen, weil hierin zugleich ein nach § 790 Abs. 1 S. 1 BGB jederzeit zulässiger und beachtlicher[1] Widerruf der Anweisung zu sehen ist. Der Zugriff des Verkäufers auf die verkauften Waren ist also auch nach Begebung des Lieferscheines uneingeschränkt.

Etwas anderes gilt auch hier wieder, wenn der Lagerhalter den Lieferschein gemäß § 794 BGB oder gemäß §§ 140, 780 BGB angenommen hat. In diesem Fall ist die Anweisung gemäß § 790 Abs. 1 S. 1 unwiderruflich geworden. Verlangt der Einlagerer gleichwohl Auslieferung des Lagergutes, über das der Lieferschein ausgestellt ist, kann der Lagerhalter ihm das aufgrund der Anweisung begründete selbständige Schuldverhältnis gemäß §§ 362 Abs. 2, 364 Abs. 1, 185, 182 Abs. 1, 183 S. 1, 790 S. 1 BGB entgegenhalten[2], da er seine Herausgabepflicht insoweit mit Wirkung gegen seinen Vertragspartner bereits erfüllt hat.

c) Dingliche Wirkungen der Lieferscheinübergabe

Da der Lieferschein kein Traditionspapier ist, kann mit Begebung des Lieferscheins Eigentum allenfalls nach §§ 929, 931 BGB durch Einigung und Abtretung des Herausgabeanspruchs verschafft werden.

---

1) Ginsberg S. 20 f ist der Ansicht, daß bei Zahlung gegen Lieferschein ein stillschweigender Verzicht auf das Widerrufsrecht anzunehmen sei. Maßgeblich ist aber nicht, ob der Verkäufer die Anweisung widerrufen darf, sondern ob er es mit Verbindlichkeit für den Angewiesenen tun kann; daß er dies kann, beweist § 790 S. 2

2) Staudinger-Müller § 790 Rdn. 1

aa) Rechtliche Voraussetzungen eines Eigentumsübergangs

Da Eigentum nur an bestimmten individualisierten Sachen übertragen werden kann[1], stellt sich die Frage nach einer möglichen Übereignung von vornherein dann nicht, wenn dem Käufer ein Teil von einer unausgeschiedenen Menge veräußert wird[2]. Wer, wie nach dem Sachverhalt einer Entscheidung des BGH[3], 50.000 kg Leinöl aus einem Gesamtvorrat von 100 Tonnen erwirbt, kann mit dem Lieferschein nicht zugleich das Eigentum an der ihm zustehenden Teilmenge erwerben.

Aus rechtlichen Gründen scheitert auch eine an sich gewollte Eigentumsübertragung, wenn der Herausgabeanspruch an ein Traditionspapier gebunden ist[4]. Das ist regelmäßig der Fall bei der unten noch zu erörternden Geschäftsform mit delivery-orders.

Daneben dürfte das Nebeneinander von Lieferschein und Traditionspapier selten sein, da bei dieser Fallgestaltung Auslieferung nur gegen Rückgabe des Traditionspapiers erfolgen kann, so daß der Lieferschein an sich bedeutungslos wäre.

Daß in der Praxis gleichwohl Lieferscheine neben Orderlagerscheine vorkommen, zeigt die Entscheidung des BGH WM 1971 S. 1308. Sinnvoll war in diesem Fall der Lieferschein aber nur deswegen, weil

---

1) Palandt-Bassenge § 929 Anm. 2d; Baur § 4 III und § 51 II 1b; Heynen S. 132

2) Möglich, aber nicht interessengemäß und daher kaum gewollt ist die Verschaffung von Miteigentum; vgl. hierzu Heynen S.133

3) BGH Z 6, 378 (379)

4) BGH LM § 931 BGB Nr. 1; BGHZ 49, 160; BGH NJW 1977 S. 499; Heynen S. 132; vgl. auch die Nachweise auf S. 188

der Lagerhalter sich pflichtwidrig bereit erklärt hatte, auf die Anweisung hin auszuliefern, obwohl der Lagerschein noch im Verkehr war. Nicht unüblich[1] soll es auch sein, daß der Verkäufer einen Lieferschein erteilt und anschließend dem Lagerhalter den Orderlagerschein zur Abschreibung der auszuliefernden Menge vorlegt, so daß der Käufer, dem auf die Anweisung ordnungsmäßig das ihm zustehende Gut ausgehändigt wird, von der Existenz des Traditionspapiers überhaupt nichts erfährt.

bb) Der qualifizierte Lieferschein

Möglich ist auch, daß in dem Lieferschein selbst ausdrücklich die Abtretung des Herausgabeanspruchs erklärt wird. Entspricht es dem Willen der Parteien, schon mit Aushändigung eines solchen "qualifizierten Lieferscheins"[2] das Eigentum übergehen zu lassen, bestehen hiergegen keine Bedenken, falls nicht eine Übereignung an der Existenz eines Traditionspapiers oder fehlender Individualisierung scheitern muß.

Insbesondere steht dem Anweisungscharakter des Lieferscheins eine Abtretung des Herausgabeanspruchs nicht entgegen[3]. Die Ermächtigung zur Auslieferung aufgrund der Anweisung und die Verpflichtung hierzu aufgrund des Eigentums schließen einander nicht aus.

cc) Stillschweigende Übereignung kraft Handelsbrauchs?

Fraglich ist allerdings, ob in Angleichung an die

1) BGH WM 1971 S. 1308 (1309)

2) Heynen S. 132

3) Heynen S. 133; Ginsberg S. 26 f; die Rechtsprechung erörtert diese Frage nicht, geht also stillschweigend von der Zulässigkeit des Nebeneinanders aus. Anders nur Castelli S. 29 f

Wirkungen der anderen Warenpapiere eine Abtretung des Herausgabeanspruchs auch dann in der Übergabe eines Lieferscheines zu sehen ist, wenn es an einer ausdrücklichen Regelung zwischen den Parteien fehlt, ob also kraft Handelsbrauchs zu vermuten ist, daß die Parteien mit der Aushändigung des Papiers einen Eigentumswechsel auch dann wollen, wenn ein solcher Wille ausdrücklich nicht geäußert wird.

Ein solcher Handelsbrauch besteht nach Auffassung der Rechtsprechung[1] und des überwiegenden Teils der Literatur[2], die sich zum Teil auf Umfragen

---

1) RGZ 49, 97 (100); 103, 151 (153); RG JW 1931 S. 2079 (2081); RG Warn Rspr. 1922 Nr. 53 und 77; RG Seuff A Bd. 73 Nr. 90 S. 146; RG Hans RGZ 1931 Nr. 193 (S. 600); RG Hans RGZ 1932 Nr. 78 (S. 282); BGH in einer in BGH WM 1971 S. 742 (743) erwähnten unveröffentlichten Entscheidung aus dem Jahre 1954, BGH WM 1971 S. 742 (743); Hans OLG Hans GZ 1918 Nr. 61 (S.114); Hans GZ 1920 Nr. 103 (S. 214); Hans GZ 1921 Nr. 102 (S. 195); Hans GZ 1925 Nr. 28 (S. 48); 1922 Nr. 112 (S. 223 f)

2) Baumbach-Duden § 424 Anm. 1 E; Schlegelberger-Hefermehl § 363 Rdn. 21; v. Godin in Großkomm. § 363 Anm. 18a (S. 421); Heynen S. 134; Palandt-Bassenge § 931 Anm. 3c; Staudinger-Berg § 931 Rdn. 5; RGRK (Pikart) § 931 Rdn. 23; Erman-Westermann § 931 Rdn. 9; Westermann § 41 II 2; Serick Bd. 2 § 22 II 1 (S. 211); ebenso die kaufmännischen Schiedsgerichte, Heynen S. 134 m.w.N.; a.A.: Ginsberg S. 41; Düringer-Hachenburg-Breit § 363 Anm. 29 halten die Differenzierung gegenüber den anderen Warenpapieren für willkürlich und wollen die Übergabe "irgendeines Scheins, der über die Einlagerung ... einer konkreten Sache ausgestellt ist, im Zweifel stets als Abtretung des Herausgabeanspruchs aufgefaßt" wissen, wohl auch Ritter § 424 Anm. 9, falls "Kasse gegen Lieferschein" vereinbart ist

bei den maßgeblichen Wirtschaftsverbänden[1] stützen kann, nicht. Ein solcher Handelsbrauch wird von der ganz überwiegenden Mehrheit selbst dann geleugnet, wenn unter Verwendung der Klausel "Kasse gegen Lieferschein" der Kaufvertrag abgeschlossen worden ist. Nicht generell, sondern nur dann, wenn besondere tatsächliche Umstände vorliegen, die als Ausdruck des Übereignungswillens gewertet werden können, soll mit dem Lieferschein auch das Eigentum an der Sache übergehen, über die er ausgestellt ist[2].

Ob ein Handelsbrauch besteht oder nicht, ist eine tatsächliche Frage, die nur mit ja oder nein beantwortet werden kann. Daß ein solcher hier nicht nachzuweisen ist, ist ein Faktum, das hingenommen werden muß. Es ist deshalb ein müßiges Unterfangen, Erörterungen darüber anzustellen, ob ein solcher Handelsbrauch sinnvoll ist oder nicht sinnvoller durch einen anderen ersetzt werden sollte.[3]

---

1) Heymen S. 136 - 139; Ginsberg S. 29 - 33

2) Statt vieler Schlegelberger-Hefermehl § 363 Rdn. 21; bejaht wurde der Eigentumsübergang in den Entscheidungen RGZ 49, 76; wohl auch RG JW 1931 S. 2079 (2081); Hans OLG Hans GZ 1922 Nr. 112 (S. 234); wo der Lieferschein allerdings den deutlichen Vermerk enthielt, der Lagerhalter solle den Käufer "hinfort als Eigentümer ansehen"

3) Unverständlich ist deshalb, weshalb Ginsberg (S. 41) bei Zahlung gegen Lieferschein grds. den Eigentumsübergang als vollzogen ansieht und damit der Handelspraxis aus rechtssystematischen Überlegungen einen Willen unterstellt, den sie nicht hat. Die Ungleichbehandlung von Lieferschein auf der einen, Frachtbriefdoppel und Lagerscheinen auf der anderen Seite mag verfehlt sein (vgl. Düringer-Hachenburg-Breit a.a.O.). Sie existiert aber und kann durch dogmatische Erwägungen nicht wegdiskutiert werden

Zu untersuchen bleibt hier folglich nur, weshalb der Handelsverkehr der Kasseklausel in Verbindung mit einem Lieferschein eine andere Rechtswirkung beimißt, als bei den übrigen vergleichbaren Papieren, ob in dieser Differenzierung ein tieferer und überzeugender Grund zu sehen ist, oder aber ob die Unterscheidung willkürlich ist und im Interesse einer gleichmäßigen Behandlung aller gleichartigen Papiere besser aufgegeben werden sollte.

aa) Daß die Begebung eines Lieferscheines die Eigentumsübertragung nicht bewirkt, wird in der Literatur, falls man sich nicht mit einem pauschalen Verweis auf die Überzeugung des Handelsverkehrs begnügt[1], meist aus der Rechtsnatur der Anweisung erklärt[2]. Diese enthalte lediglich die Ermächtigung zur Erhebung der Leistung, stelle diese aber noch nicht selbst dar. Ferner besagt § 788 BGB, daß die Leistung - und dazu gehört auch die Eigentumsübertragung[3] - im Zweifel erst mit der Leistung des Angewiesenen an den Anweisungsempfänger bewirkt wird.

Diese Überlegungen vermögen als dogmatische Erklärung zu überzeugen. Es scheint aber doch zweifelhaft, ob sie einen solchen Einfluß auf die Handelspraxis ausüben können, daß sie für

---

1) Bsp. hierfür Staub 10. Aufl. § 363 Anm. 8; zitiert nach RG Warn Rspr. 1922 Nr. 77

2) RGZ 103, 151 (153); RG Warn Rspr. 1922 Nr. 77; wohl auch RG JW 1931 S. 2079 (2081); RG Hans RGZ 1932 Nr. 78 (S. 282); BGH WM 1971 S. 742 (743); Hans OLG Hans GZ 1918 Nr. 61 (S.114) Hans GZ 1920 Nr. 103 (S. 213); Heynen S. 134

3) Heynen a.a.O.

sich allein einen Handelsbrauch prägen können, zumal unbestrittenermaßen entgegen § 788 BGB bei Vorliegen besonderer Umstände der Eigentumsübergang sich unabhängig von der Leistung der Angewiesenen vollziehen kann.

Die Gründe für die von allen anderen Warenpapieren abweichende Wirkung der Lieferscheinübergabe müssen andere sein.

bb) Bei der Darstellung des Frachtbriefdoppels wurden für den usancenmäßigen Eigentumsübergang folgende Gründe herausgearbeitet, die hier kurz wiederholt seien.

Die Klausel "Kasse gegen Frachtbriefdoppel" ist nach dem Vorbild "Kasse gegen Dokument" geschaffen worden und soll deren Rechtswirkungen möglichst nahekommen. Dieser Nachahmungseffekt, der auch für den Lieferschein anzuführen wäre, erklärt den Handelsbrauch allein aber noch nicht.

Es entspricht vielmehr tief verwurzelter kaufmännischer Denkweise, daß eine Sache vermögensmäßig dem zuzurechnen ist, der sie bezahlt hat[1]. Der Verkäufer verliert mit der Aushändigung des Duplikats jede Verfügungsmöglichkeit und damit jede tatsächliche Beziehung zu dem Frachtgut, das aus frachtrechtlichen Besonderheiten schon zu diesem Zeitpunkt in die Herrschaftssphäre des Käufers überwechselt.

Der Handelsbrauch baute demnach auf zwei Elementen auf, einem voluntativen, der gemein-

1) Joerges JW 1921 S. 329; Ginsberg S. 35; zweifelndaber Heynen S. 137

samen Vorstellung, und einem realen, der durch die Übergabe geschaffenen tatsächlichen Position des Erwerbers. Diese unbeschränkte, auch den Zugriff des Verkäufers ausschließende Verfügungsmöglichkeit über die Ware ist das Entscheidende. Weil der Käufer "die Fülle der ausschließlichen Machtbefugnisse erhält, die man als Inbegriff des Eigentumsbegriffs ansieht[1]", sieht der Handelsverkehr den Erwerber unbeschadet der juristischen Konstruktion als Eigentümer an.

Wenn in die Übergabe des Frachtbriefdoppels eine Einigung und schlüssige Abtretung des Herausgabeanspruchs gemäß §§ 929, 931 BGB hineingedeutet wird, so ist hierin lediglich ein juristisch-konstruktives Hilfsmittel zu sehen, um der Verkehrsanschauung auch die rechtliche Anerkennung zu verschaffen.

Resultiert demnach der beim Duplikat zu beobachtende Handelsbrauch aus der starken Stellung des Empfängers und Papierinhabers, so ergibt sich hieraus auch die Rechtfertigung für die unterschiedliche Behandlung des Lieferscheins durch den Handelsverkehr. Dem Lieferschein fehlt die Sperrwirkung des Frachtbriefdoppels[2]. Er ist vielmehr gemäß § 790 BGB jederzeit widerruflich. Der Erwerber einer solchen Anweisung hat keinerlei Sicherheit, daß er das angewiesene Gut auch tatsächlich

---

1) OLG Hamburg Hans GZ 1923 Nr. 85 (S. 152)

2) Schlegelberger-Hefermehl § 363 Rdn. 21 führen zur Begründung für die Differenzierung zwischen Frachtbriefdoppel und Lieferschein ebenfalls die unterschiedlichen Verfügungsmöglichkeiten an

erhält. Bis zur Einlösung des Lieferscheins stehen die eingelagerten Waren zur Disposition des Verkäufers. Der Käufer vereinigt auf sich nicht die Fülle der Befugnisse und Möglichkeiten, die nach vorjuristischem Verständnis das Wesen des Eigentums ausmachen.

Konsequenterweise müßte das Eigentum als stillschweigend dann abgetreten gelten, wenn dem Käufer ein angenommener Lieferschein ausgehändigt wird, denn in diesem Fall erwirbt der Anweisungsempfänger einen eigenen unentziehbaren Auslieferungsanspruch gegen den Lagerhalter. Wenn solche im Handelsverkehr ganz unüblichen Sicherungen für den Käufer getroffen werden, darf unterstellt werden, daß die Parteien mit Begebung des akzeptierten Lieferscheines das Eigentum übergehen lassen wollen, wenn nicht sowieso schon, was hier zu erwarten ist, eine ausdrückliche Abrede getroffen wurde.

Der Bildung eines Handelsbrauchs, der dem beim Frachtbriefdoppel entspricht, dürfte schließlich noch entgegenstehen, daß nicht wie dort in jedem Falle, sondern nur dann, wenn der Anweisungsgegenstand schon individualisiert ist, ein Eigentumsübergang rechtlich möglich ist, somit die Wirkungen der Lieferscheinübergabe nicht gleichgelagert sind und sich daher einer Generalisierung entziehen.

d) Zwischenergebnis

Als Zwischenergebnis kann folgendes festgehalten werden:
Ein Käufer, der gegen die Zahlung des Kaufpreises einen Lieferschein erhält, hat weder tatsächlich noch rechtlich eine stärkere Position, als wenn er einfach vorgeleistet hätte. Die Verwendung eines Lieferscheins dient damit zunächst einmal nur dem Vorteil des Verkäufers, der die Gegenleistung erhält, bevor er die Waren aus seiner Verfügungsgewalt entläßt.[1)]

Der nicht angenommene Lieferschein - und nur von diesem ist hier die Rede - ist kein die Ware vertretendes Papier in dem Sinne, daß er die Vorteile und Sicherheiten des Sachbesitzes ersetzen könnte. Er symbolisiert die Güter als Tauschobjekt, er dient damit nicht der Sicherung der Zahlungsabwicklung, sondern der Beschleunigung, Erleichterung und Verbilligung des Warenumsatzes[2)], und kann in dieser Eigenschaft auch dem Käufer nützlich sein.

e) Der durchgehandelte Lieferschein

Der Erwerber eines Lieferscheins kann diesen einlösen, indem er die Waren sich ausliefern oder für sich von dem Angewiesenen rücklagern läßt. Er kann den Lieferschein aber auch weiterübertragen oder durchhandeln, wie man in der Praxis sagt.

Die Weitergabe von Lieferscheinen ist nicht sehr verbreitet, weil der erste Käufer nur selten die Gesamtmenge an einen Abnehmer umschlagen

---

1) Heynen S. 40
2) Heynen S. 41

kann,[1] in den meisten Fällen wird beim Verkauf auf die nächste Umsatzstufe eine weitere Aufteilung des Vorrates nötig sein. Will der erste Erwerber die Güter nicht vom Lager nehmen, muß er den Lieferschein beim Lagerhalter "deponieren" und selber Lieferscheine über die jeweiligen Teilpartien ausstellen.

aa) Übertragbarkeit der Anweisung

Bürgerlich-rechtliche Anweisungen i.S. von § 783 BGB können nach § 792 BGB übertragen werden. Anweisungen im weiteren Sinne, insbesondere also solche, die auf eine bestimmte Sache lauten, werden in analoger Anwendung dieser Vorschrift übertragen[2], falls sich nicht aus der Urkunde ergibt, daß der Aussteller die Weitergabe überhaupt hat ausschließen wollen.[3]

Die Wirkung der Lieferscheinübertragung besteht darin, daß der Angewiesene nunmehr ermächtigt wird, für Rechnung des Anweisenden statt an den urkundlich genannten ursprünglichen, nunmehr an den neuen Erwerber des Lieferscheins zu leisten.[4][5]

---

1) Heynen S. 61; verbreitet scheint das Durchhandeln nur bei solchen Gütern zu sein, die Gegenstand von Warentermingeschäften sind und bei denen der Verkauf der Spekulation und nicht der Distribution dient.

2) Heynen S. 62; Castelli S. 67; grundsätzlich auch Ginsberg S. 60; a.A. Planck-Landois Anm. 2; wohl auch RG JW 1923 S. 500 (501)

3) Heynen S. 62

4) Larenz SchuldR Bd. 2 § 67 IV

5) Zu der Streitfrage, ob die Übertragung Substitution oder Zession ist, vgl. Staudinger-Müller § 792 Rdn. 5 m.w.N.; Enneccerus-Lehmann § 206 Nr. FN 2; Esser Schuldrecht Bd. 2 § 88 III 2

Die Übertragungserklärung bedarf nach § 792 Abs. 2 BGB der Schriftform. Der Vermerk braucht nicht auf der Anweisungsurkunde selbst angebracht zu werden.[1] Wirksamkeitsvoraussetzung nach dieser Vorschrift ist weiter, daß die Anweisung an den neuen Empfänger ausgehändigt wird.

Nach der in der Literatur überwiegend vertretenen Ansicht[2] soll die Formvorschrift des § 792 BGB auf Anweisungen im weiteren Sinne auch nicht analog anwendbar sein. Da diese Norm aber nicht mit der Vertretbarkeit der Sache zusammenhängt,[3] ist aus Gründen der Verkehrssicherheit die gegenteilige von Heyner[4] vertretene Auffassung vorzuziehen. In der Praxis wird der Lieferschein ohnehin immer entsprechend § 792 BGB übertragen.

Genügt der Lieferschein den Anforderunge, die nach § 363 HGB an eine kaufmännische Anweisung zu stellen sind, so wird die Empfangsermächtigung durch ein auf die Urkunde zu setzendes Indossament übertragen. Die typischen Indossamentswirkungen werden hierdurch allerdings nicht ausgelöst, da bei einer nichtangenommenen Anweisung - und das sind die typischen Fälle - ein "Schuldner" aus dem Papier noch gar nicht existiert. Der einzige Unterschied zu einer Übertragung nach § 792 BGB besteht

---

1) Staudinger-Müller § 792 Rdn. 3; Erman-Hense § 792 Rdn. 3, weil nach Protokollen Bd. 2 S. 390 es zu vermeiden sei, "der Anweisung im bürgerlichen Recht den Karakter eines Verkehrspapiers zu geben"

2) RG JW 1923 S. 500 (501); Planck-Landois § 783 Anm. 2

3) Hiernach entscheidet sich die Anwendbarkeit der BGB-Normen, vgl. nur Staudinger-Müller § 783 Rdn. 7

4) S. 63

darin, daß der Erwerber gemäß § 365 HGB i.V. mit Art. 40 WG die Ermächtigung zur Auslieferung gutgläubig erwerben kann.[1] Diese gutgläubig erwerbbare Rechtsposition kann allerdings wegen des Widerrufsrechts nach § 790 BGB wieder zerstört werden.

Ist ein technisch nicht indossebler Lieferschein mit der Orderklausel versehen, so ist ein auf ein solches Papier gesetztes Indossament gemäß § 140 BGB in eine einfache Übertragungserklärung umzudeuten.[2] Die Frage, ob in der Verwendung der Orderform ein vertraglicher Einwendungsausschluß und die Vereinbarung der Leistungsbefreiung bei Auslieferung an einen nur formell Legitimierten zu sehen ist, stellt sich erst, wenn der Lieferschein angenommen worden ist.[3] Falls ausdrückliche Anhaltspunkte dafür fehlen, ist eine solche Ausdeutung der Orderklausel nicht angängig.[4]

Lautet der Lieferschein auf den Inhaber, so ist dieser als Anweisung wirksam in dem Sinne, daß der Angewiesene sie gegenüber dem Inhaber für Rechnung des Ausstellers einlösen kann.[5] Die Inhaberanweisung ist aber keine technische, die den Anforderungen des § 783 BGB ge-

---

1) Heynen S. 64; Castelli S. 68

2) Heynen S. 64; Castelli S. 68 FN 12; Ginsberg S. 64; v. Godin in Großkomm. § 363 Anm. 18a (S. 421); Recke S. 32f; vgl. auch RGZ 101, 297; zum praktischen Vorkommen vgl. Pongratz S. 72ff, nach dessen Bericht Orderlieferscheine in der Praxis beobachtet wurden, vor allem aber wohl als "delivery-orders"

3) Recke S. 33

4) Im Zweifel legt der Handel einer Orderklausel keine so weitreichende Bedeutung bei, vgl. Pongratz S. 214ff, insbes. S. 221f

5) Düringer-Hachenburg-Breit vor § 363 Anm. 28

nügt[1]. Denn nach dem Wortlaut der Vorschrift muß die Anweisung nicht auf einen anderen lauten, sondern auf den, dem die Urkunde ausgehändigt wird. Eine bürgerlich-rechtliche Anweisung ist zudem nur eine solche, die auch in der für sie vorgeschriebenen Form des § 792 BGB übertragen werden kann[2]. Übertragen wird die Inhaberanweisung aber nach sachenrechtlichen Grundsätzen.

Ist der Lieferschein nach § 784 BGB oder §§ 784, 140, 780 BGB vom Lagerhalter angenommen worden, so liegt in der Übertragung der Anweisung nicht nur die Weitergabe der Ermächtigung auf Erhebung der Leistung beim Angewiesenen, sondern zugleich auch die Abtretung[3] der Forderung, die der Anweisungsempfänger aus der Annahmeerklärung hat.

bb) Legitimationsfunktion

DieAushändigung der Güter an den Inhaber des Lieferscheins befreit den Lagerhalter von seiner Auslieferungspflicht gemäß §787 Abs. 1 BGB gegenüber dem Einlagerer nur dann, wenn der

---

1) Düringer-Hachenburg-Breit a.a.O; Palandt-Thomas § 783 Anm. 1; Recke S. 23; Castelli S. 37; Ritter § 363 Anm. 2c; Soergel-Lippisch § 783 Rdn. 5; RGSt 52, 97 (98); v. Godin in Großkomm. § 363 Anm. 1a; Schlegelberger-Hefermehl § 363 Rdn. 6; RG JW 1931 S. 3079 (3080); a.A. Ginsberg S. 18f und Heynen S. 51 (der sich zu Unrecht auf BGHZ 9, 333, 334 beruft), weil § 783 BGB lediglich eine Dreiheit von Personen erfordere, nicht aber daß die dritte namentlich genannt sei. Auch § 792 stehe nicht entgegen, sondern sei lediglich gegenstandslos

2) Recke, a.A. Heynen a.a.O. und Ginsberg S. 19

3) Staudinger-Müller § 792 Rdn. 5 und 6, Heynen S. 62; Ginsberg S. 62; Larenz § 67 IV Castelli S. 67

Leistungsempfänger nach § 783 bzw. §§ 783,792 BGB zur Erhebung der Leistung materiell auch berechtigt war.

Um den Angewiesenen vor den Folgen von Falschauslieferungen zu bewahren, kann der Anweisung die alternative Inhaberklausel angehängt werden. Der Lieferschein lautet dann also auf einen namentlich Benannten "oder Überbringer"[1)2)] ist damit also ein Papier des § 808 BGB.[3)]

Erfüllt der Lieferschein die Voraussetzungen einer kaufmännischen Anweisung, darf der Lagerhalter gemäß § 365 Abs. 1 HGB i.V. mit Art. 40 Abs. 3 S. 2 WG an einen nur formell legitimierten Indossatar ausliefern.[4)]

Beim Inhaberlieferschein tritt die Schuldbefreiung gegenüber dem Einlagerer gemäß §§ 787 Abs. 1, 793 Abs. 1 S. 2 BGB ein.

cc) Ansprüche des Lieferscheininhabers gegen seine Vormänner

aaa) Der Lieferschein, der nicht angenommen wurde, gewährt seinem Besitzer keinen Anspruch auf Auslieferung der Güter. Wird ein durchgehandelter Lieferschein vom Angewiesenen nicht honoriert, stellt sich die Frage, ob der berechtigte Inhaber neben Ansprüchen aus dem noch nicht erfüll-

---

1) So in BGHZ 9, 333 (334)

2) Die Überbringerklausel macht den Lieferschein nicht zum Inhaberpapier, wie nach Art. 5 Abs. 2 ScheckG. . Diese Vorschrift ist nichtverallgemeinerungsfähig, vgl. Düringer-Hachenburg vor § 363 Anm. 28; a.A. Heynen S. 61

3) Recke S. 13; Staudinger-Müller § 783 Rdn. 6; Düringer-Hachenburg-Breit vor § 363 Anm. 28

4) Recke S. 32

ten Kaufvertrag gegen seinen Vertragspartner auch noch weitere Regreßansprüche gegen dessen Vormänner hat. Wäre dies zu bejahen, so wäre wenigstens bei einer mehrfachen Übertragung des Lieferscheines die Stellung des Käufers gegenüber einem sonst Vorleistenden durch das Papier gestärkt.

Wird der Lieferschein übertragen, so geht auf den Erwerber lediglich die Rechtsposition aus dem Anweisungsverhältnis über, die der Anweisungsempfänger gegenüber dem Angewiesenen hat und die mitunter ungenau aber plastisch als "Anwartschaft"[1] bezeichnet wird. Keinesfalls werden aber gleichzeitig Ansprüche aus dem Kaufvertrag des Vormannes abgetreten[2]. Hiergegen sprechen rechtliche Gründe: die zur Erfüllung des Kaufvertrages erteilte Ermächtigung stellt gegenüber dem zugrunde liegenden Vertragsverhältnis ein abstraktes Rechtsgeschäft dar,[3] Anweisung und Kaufvertrag sind demnach strikt voneinander zu trennen. Außerdem bestehen gegen eine solche Ausdeutung der Anweisungsübertragung auch schon praktische Erwägungen, weil die Konditionen der einzelnen Umsatzgeschäfte ganz anders sein werden. Mit jedem neuen Erwerber des Lieferscheins wird ein selbständiger Kaufvertrag ge-

---

1) Rehfeldt-Zöllner § 8 III 1; Ulmer S. 140; zweifelnd Hueck-Canaris § 4 V 2 (S. 36)

2) Staudinger-Müller § 792 Rdn. 7; Düringer-Hachenburg-Breit vor § 363 Anm. 75

3) Staudinger-Müller § 783 Rdn. 14 m.w.N.; Enneccerus-Lehmann § 204 I 1 FN 2

schlossen, bei denen nur jeweils als Ersatzmittel für die Besitzverschaffung der Lieferschein eintritt. Die verschiedenen Kaufverträge sind lediglich dadurch miteinander verbunden, daß mit der Einlösung des Lieferscheins durch den letzten Erwerber in der Kette "alle Verkäuferpflichten der Zwischenglieder als erfüllt gelten."[1)]

Anders als bei der Wechselbegebung, einem Spezialfall der Anweisungsübertragung, wird demjenigen, der einen Lieferschein weiterüberträgt, keine Garantiehaftung für die Auslieferung aufgebürdet.[2)] Im Gegensatz zum Wechsel ist Schuldner aus der Anweisung nur der Angewiesene , und dieser auch nur dann, wenn er die Annahme erklärt, nicht aber der Aussteller oder ein früher zur Erhebung der Leistung Ermächtigter. Auch dem Indossament auf einem Lieferschein mit der Qualität einer kaufmännischen Anweisung kommt keine Garantiefunktion zu, da Art. 15 WG nicht zu den Vorschriften gehört, die § 365 Abs. 1 HGB für anwendbar erklärt.

Wird ein Lieferschein nicht honoriert, bestehen somit Rückgriffsansprüche nur gegen den jeweiligen Vertragspartner und gegen diesen auch nur aus dem zugrundeliegenden Kaufvertrag. Ein Regreßanspruch aus der Anweisung besteht nicht.[3)]

---

1) BGH WM 1971 S. 742; ebenso BGHZ G , 378 (381); Hertin a.a.O. S. 883

2) RG LZ 1915 S. 441

3) Staudinger-Müller § 789 Rdn. 6 m.w.N.; Planck-Landois § 789 Anm. 3; v. Godin in Großkomm. § 363 Anm. 15 m.w.N.

Nicht ausgeschlossen ist, daß der Anweisende eine zusätzliche Garantie für die Einlösung übernimmt, möglicherweise auch stillschweigend kraft Verkehrsgewohnheit[1]. Denkbar ist, daß ein solcher Garantievertrag mit dem ersten Nehmer zugunsten des jeweiligen berechtigten Lieferscheininhabers geschlossen wird. Nachweisbar ist eine solche Übung beim Lieferschein allerdings nicht.

bbb) Wer einen durchgehandelten Lieferschein erhält, gewinnt keine stärkere Rechtsposition als ein Ersterwerber. Seine Stellung ist tatsächlich noch ungesicherter, da das Widerrufsrecht nach § 790 BGB nach wie vor beim Aussteller liegt und die Erfüllung des Kaufvertrages somit von dem Verhalten eines außerhalb der Obligation stehenden Dritten abhängt, der dem Lieferscheininhaber vertragliche Rücksichtnahme nicht schuldet.

Wird der Lieferschein vom Angewiesenen nicht eingelöst, so hat dies seinen Grund meist darin, daß der Aussteller den Lieferschein zwischenzeitlich gesperrt oder trotz fortbestehender Anweisung anderweitig über die eingelagerten Güter verfügt hat. Da der Lagerhalter weiterhin die Güter für den Einlagerer verwahrt und ihm herausgabepflichtigt bleibt[2], kann dieser

---

1) Staudinger-Müller a.a.O.; Planck-Landois a.a.O.

2) Im einzelnen Hertin S. 882

weiterhin jederzeit die Rückgabe der Güter aus der Verwahrung verlangen und damit die Einlösung des Lieferscheins vereiteln.

War nach dem Kaufvertrag eine lediglich der Gattung nach bestimmte Sache geschuldet, war also die Lieferscheinaushändigung lediglich ein letztlich fehlgeschlagener Erfüllungsversuch, so besteht der Verschaffungsanspruch aus dem Kaufvertrag (§ 433 Abs. 1 BGB) fort.[1)]

Handelte es sich beim Kaufgegenstand um eine Speziessache oder um eine solche aus einer begrenzten Gattung, und ist die im Lieferschein angewiesene Sache oder der Vorrat nicht mehr vorhanden, so hat der Anweisungsempfänger nur noch sekundäre Ansprüche aus dem Kaufvertrag gemäß §§ 433 Abs. 1, 325 ff BGB.

Beruht die Unmöglichkeit der Leistung darauf, daß ein Vorlieferant des Verkäufers von seinem Widerrufsrecht nach § 790 BGB Gebrauch gemacht hat, so kann der Käufer nach der Auffassung von Hertin[2)], der beizupflichten ist, gegen den Verkäufer die Rechte aus §§ 433 Abs. 1, 325 Abs. 1 BGB geltend machen, da der Verkäufer für den Aussteller des Lieferscheins nach § 278 BGB einzustehen hat. Dieser ist zwar nicht positiv in die Vertragserfüllung zwischen Verkäufer und Käufer eingeschaltet, weil ihn bei der Aushändigung der Güter keine Mitwirkungspflicht mehr trifft.

---

1) Im einzelnen vgl. S. 321 f

2) A.a.O. S. 884

Erfüllungsgehilfe ist aber auch der, dessen sich der Schuldner zur Bewirkung einer Unterlassungspflicht bedient[1]. Den Verkäufer trifft die Leistungstreuepflicht[2], d. h. er hat alles zu unterlassen, was den Leistungserfolg gefährden könnte. In diese Pflicht ist der Einlagerer insofern einbezogen, als ihre Erfüllung davon abhängig ist, daß er von seinem Sperrecht keinen Gebrauch gemacht hat.[3]

Voraussetzung für einen Schadensersatzanspruch ist aber, daß der Widerruf schuldhaft erfolgte. Zum Widerruf berechtigt ist der Aussteller, wenn dessen Käufer seine vertraglichen Pflichten nicht erfüllt, wenn er also den Kaufpreis nicht unverzüglich entrichtet, nachdem ihm der Lieferschein zugesandt ist,[4] oder näherliegend, wenn ein von ihm begebener Scheck nicht eingelöst wird. Ist dieser Schuldner zugleich der Vertragspartner des Lieferscheininhabers, so ist der Schadensersatzanspruch aus §§ 433, 325 Abs. 1, 276, 279 BGB wegen eigenen Verschuldens gerechtfertigt, handelt es sich um einen anderen Zwischenerwerber, so braucht der letzte Verkäufer für diesen nicht nach § 278 BGB einzustehen, da Lieferanten grundsätzlich nicht in die Erfüllung einer Verbindlichkeit des Verkäufers

---

1) Staudinger-Werner § 278 Rdn. 29
2) Statt vieler Palandt-Heinrichs § 242 Anm. 4 B a m.w.N.
3) Hertin S. 884
4) So das Beispiel von Heynen S. 81

der nächsten Umsatzstufe einbezogen sind.[1] Das Lieferscheingeschäft bringt insofern keine Änderung gegenüber dem Normalfall, da auch hier der Verkäufer eine Sache verkauft, die ihm von seinem Lieferanten noch nicht übergeben worden ist.

Kommt § 325 Abs. 1 BGB nicht zur Anwendung, so verbleiben dem Lieferscheinerwerber gegen seinen Vertragspartner nur die Ansprüche aus § 323 Abs. 3 BGB. Er kann nur die Rückzahlung des Kaufpreises verlangen, was für ihn dann nachteilig ist, wenn die Preise für das eingelagerte Gut inzwischen gestiegen sind.

Wie Hertin[2] im einzelnen nachgewiesen hat, kommt hier nicht die abweichende Regelung des § 324 Abs. 2 zum Zuge, denn in der Übergabe des Lieferscheins ist nach den Gewohnheiten des Handelsverkehrs nicht das für Holschulden gemäß § 295 BGB ausreichende wörtliche Angebot zu sehen, das den Annahmeverzug begründet. Üblicherweise nämlich, so Hertin[3], sei der Käufer nicht verpflichtet, sich die gekaufte Ware abzuholen, vielmehr sei er usancenmäßig berechtigt, den Lieferschein weiter durchzuhandeln. § 295 BGB enthebt den Schuldner bei bestimmten Fallgestaltungen lediglich des ihm an sich obliegenden Angebots der Leistung. Ein Annahmeverzug i.S. von § 293 BGB tritt aber nur ein, wenn

---

1) Palandt-Heinrichs § 278 Anm. 4a aa; BGHZ 48, 118 (120) m.w.N. aus der Rechtsprechung
2) Hertin S. 884, Heynen S. 126 erörtert nur die Frage, ob die Nichtaufnahme des Lieferscheins, nicht aber ob die Nichteinlösung den Annahmevertrag begründet
3) Hertin a.a.O.

eine solchermaßen in gehöriger Form angebotene Leistung vom Gläubiger nicht angenommen wird.

In der Entgegennahme der im Lieferschein enthaltenen Auslieferungsermächtigung kann aber eine Annahmeverweigerung schlechterdings nicht gesehen werden. Von einer solchen kann nur dann die Rede sein, wenn der Käufer sich grundlos weigert, von der Anweisung Gebrauch zu machen, sei es ausdrücklich, sei es stillschweigend, indem er die vertraglich festgelegte Frist zur Abholung versäumt oder in Ermangelung einer solchen eine angemessene verstreichen läßt. Welcher Zeitraum als "angemessen" anzusehen ist, kann nur nach den Umständen des Einzelfalles entschieden werden.

5. Lieferscheine zur Aufteilung von Konnossementgut

a) Begriff und Aufgabe

aa) Im Seefrachtrecht sind Lieferscheine besonderer Art gebräuchlich, die über Güter lauten, für die ein Konnossement ausgestellt ist.

Die Bezeichnung für diese Papiere ist uneinheitlich. Überwiegend werden sie in der Literatur[1] unter dem Oberbegriff "Konnossementteilschein"[2] zusammengefaßt und in drei typische Anwendungsfälle

---

1) Schaps Hans RZ 1917/18 Sp. 61 ff; ihm folgend Behlert S. 14f; Schaps-Abraham § 648 Anm. 9; Prüssmann § 648 Anm. F1; Schlegelberger-Liesecke § 648 Rdn. 13; Wüstendörfer NSHR S. 337; Abraham Seerecht S. 176

2) Als weitere Bezeichnungen sind üblich Teilkonnossemente, Auslieferungsscheine, Lieferscheine, delivery-order (Schaps-Abraham a.a.O.) Für einen Teilschein gebraucht sind diese Termini aber mißverständlich

untergliedert[1], die nicht mit einem Unterbegriff gekennzeichnet, sondern nur nach ihrer Verwendung umschrieben werden.

Demgegenüber unterscheiden andere[2] unter Verzicht auf einen Oberbegriff[3] den Konnossementteilschein, den Kaiteilschein und die delivery-order[4]. Der Konnossementteilschein ist nach diesem Sprachgebrauch also nicht Oberbegriff, sondern eine den anderen Papieren gleichrangige Bezeichnung für einen Anwendungsfall. Da diese Terminologie klarer und griffiger ist, soll sie im folgenden verwendet werden.

Diese drei Papiere zeichnen sich gegenüber dem Lieferschein in seiner oben dargestellten allgemeinen Form durch standardisierte Verwendung und eine genau umrissene Zielsetzung aus. Sie dienen nicht lediglich der Erleichterung und Beschleunigung des Warenumsatzes, sie sollen darüberhinaus in den festgefügten Regeln des Abladegeschäftes die Aufgabe des Konnossements bei der Auslieferung übernehmen und diesem in den Wirkungen möglichst gleichwertig sein.

Diese Papiere lassen sich mit Behlert[5] definieren als Urkunden, die "zum Zwecke der Teilung oder Er-

---

1) Behlert S. 15 im Anschluß an Schaps a.a.O.

2) Dönhoff BB 1951 S. 628; Haage S. 66

3) Wenn Dönhoff und Haage a.a.O. von Konnossementsurogaten sprechen, würdigen sie die Papiere unter dem Aspekt der Andienungsfähigkeit innerhalb eines Abladegeschäftes, fassen sie aber nicht in ihrer Lieferscheineigenschaft zusammen

4) Z.T. wird unter Übernahme des englischen Sprachgebrauchs "delivery-order" ganz allgemein für den Lieferschein verwendet. Hier wird unter einer delivery-order ausschließlich ein zur Aufteilung des Konnossements bestimmter Lieferschein verstanden

5) A.a.O. S. 14

setzung eines Konnossements ausgestellt und begeben werden, um die Auslieferung einzelner Teile des Konnossementgutes auf verschiedene Personen oder des gesamten Gutes an eine Person zu ermöglichen."

bb) Konnossementsurrogate werden benötigt, wenn der Verkäufer und Inhaber des Konnossements[1] das Konnossementgut nicht durch Übergabe des Traditionspapiers gemäß § 650 HGB weiterübereignen kann oder will.

Ein Fall des Nichtkönnens ist gegeben, wenn der Konnossementbesitzer die Ware nur in Einzelpartien verkaufen kann. An sich müßte er sich die gesamte Ladung ausliefern lassen, um eine Teilung in natura vornehmen[2] zu können. Ein solches Verfahren kostet Zeit und Geld und verbietet sich für einen "Büro-Importeur" ohne Lagerkapazitäten. Zwar besteht theoretisch die Möglichkeit, daß gegen Rückgabe des Originalkonnossements an den Verfrachter oder dessen Vertreter Teilkonnossemente[3] über die jeweils verkauften Partien ausgestellt werden. Diese Teilkonnossemente sind vollgültige Konnossemente[4] im Rechtssinne und dürfen mit Konnossementteilscheinen nicht verwechselt werden. Sie haben allerdings keine praktische Bedeutung, weil ein Anspruch auf ihre Er-

---

1) Fall des "indirekten" Abladegeschäftes, vgl. Haage S. 5 f

2) Behlert S. 10; dieser bringt auf S. 9 f auch einen historischen Abriß über die Entwicklung des "Konnossementteilscheines" in dem von ihm verstandenen Sinne

3) Haage S. 65; Dönhoff S. 629

4) Haage a.a.O.

teilung nicht besteht[1)2)] und eine Aufteilung vom Verfrachterstandpunkt aus nicht erwünscht ist.[3)]

Vielfach wird der Verkäufer sein Konnossement[4)] nicht aus den Händen geben wollen, weil aus ihm die Namen des Abladers und der Indossanten zu ersehen sind. Er würde damit seine Bezugsquellen offenbaren. Die überseeischen Geschäftsverbindungen sind aber wesentlicher Bestandteil des unsichtbaren Vermögens eines Importeurs. Er hat deshalb ein Interesse daran, diese vor seinen Kunden, die vielfach zugleich seine Konkurrenten sein werden, geheimzuhalten[5)].

Zielsetzung bei der Ausgestaltung der Teilscheine mußte es sein, Papiere zu entwickeln, die vom Handelsverkehr als andienungsfähig anerkannt werden. Andienungsfähig[6)] ist ein Dokument, wenn bei Vereinbarung der Klausel "Kasse gegen Dokumente" den Anspruch auf die Gegenleistung auslöst[7)] und vom Käufer aufgenommen werden muß. Ob ein Papier diesen Anforderungen genügt, entscheidet die Verkehrsauffassung[8)] und ist für jeden der hier zu erörternden Scheine gesondert zu untersuchen.

---

1) Haage a.a.O.; Schaps-Abraham § 648 Anm. 12; Schlegelberger-Liesecke § 648 Rdn. 14; Schaps a.a.O. S. 65

2) Anders aber im Binnenschiffahrtsrecht, vgl. unten S. 280 FN 1

3) Haage a.a.O.

4) Ebenso der Verkäufer eines Teilkonnossements, das alle Angaben gemäß § 643 HGB enthalten muß, insbesondere gemäß § 643 Ziff.4 den Ablader

5) Dönhoff S. 629; ebenso Anonymus DB 1964 S. 1757; Schlegelberger-Liesecke § 648 Rdn. 14

6) Haage S. 59; "Unter Andienung versteht man das Angebot der Leistung unter Geltendmachung seiner Ansprüche auf die Gegenleistung;" vgl. aber auch Großmann-Doerth S. 258, der auch in einer Verladeanzeige eine Andienung sieht

7) Haage a.a.O.

8) Behlert S. 30

cc) Teilscheine und delivery-orders sind seerechtliche Besonderheiten. Vergleichbare Papiere zur Aufteilung eines Ladescheins im Binnenschiffahrtswesen sind nicht nachweisbar, obwohl sie den Dokumenten des Seefrachtgeschäftes ohne Schwierigkeiten nachgebildet werden könnten. Ladeteilscheine gibt es nicht. Die Ursachen hierfür dürften folgende sein: Anders als das Abladegeschäft hat sich ein Kaufvertrag unter Einschaltung eines Binnenschiffes nicht zu einem gesonderten Vertragstyp verdichten können, das Bedürfnis nach einem andienungsfähigen Dokument besteht also nicht. Die Ausstellung eines Ladescheins ist nicht obligatorisch (§ 72 Abs. 1 BSchG). Wo er einer Aufteilung des Gutes am Bestimmungsort im Wege stehen würde, kann die Fracht auch mit einem Frachtbrief durchgeführt werden. Der Empfänger kann dann gemäß §§ 26 BSchG, 435 HGB Empfängeranweisungen bezüglich der Auslieferung in Gestalt von Lieferscheinen erteilen.

Anders als nach Seerecht kann der Absender nach Treu und Glauben Ladescheine für einzelne Teilpartien verlangen[1], kann also die Papiere schon nach den Wünschen seines Käufers sich ausstellen lassen.

b) Die einzelnen Verwendungsformen

aa) Teilscheine

aaa) Konnossementteilscheine

Der Konnossementteilschein[2] wird ausgestellt vom

---

1) Vortisch-Zschucke § 72 Anm. 2b; Bartholomeyczik § 72 Anm. 2; Mittelstein in Ehrenbergs Hdb. Bd. VII, 1 S. 143

2) Der Konnossementteilschein enthält neben der Anweisungsformel regelmäßig den Namen des Dampfers, den Verschiffungshafen, das Konnossementdatum, Bezeichnung der Fracht nach Marke, Nummer, Anzahl, Verpackung, Inhalt und Gewicht, Ausstellungsort und -datum, Unterschrift des Anweisenden und die Annahmeerklärung des Angewiesenen (Haage S. 67). Ein einheitliches Formular ist nicht gebräuchlich, jede Reederei gibt eigene aus, sie unterscheiden sich inhaltlich aber kaum von einem Kaiteilschein (s. Anlage)

Konnossementinhaber und enthält die unwiderrufliche Anweisung an den Verfrachter oder seinen Vertreter, die in dem Papier aufgeführte Teilmenge an den aus dem Schein Berechtigten nach Maßgabe der Konnossementbedingungen auszuliefern.[1] Charakteristisch und für das Geschäft mit diesen Papieren wesentlich ist, daß sämtliche Ausfertigungen des Originalkonnossements an den Verfrachter oder seinen Vertreter zurückgegeben werden. Dieser versieht den Konnossementteilschein mit seinem Akzept. Üblicherweise geschieht dies dadurch, daß der Angewiesene den Konnossementschein "abstempelt"[2] Die akzeptierten Papiere werden dem Aussteller zurückgegeben und von diesem dann in Umlauf gesetzt.

bbb) Kaiteilscheine[3]

Kaiteilscheine unterscheiden sich von den Konnossementteilscheinen nur in der Person des Angewiesenen. Als Vertreter des Verfrachters fungiert hier

---

1) Haage S. 72 f; Dönhoff S. 629 f; diesem Konnossementteilschein entspricht in der Terminologie von Schaps Hans RZ 1917 S. 61 und Behlert S. 15 der Fall Nr. 2; so Schaps-Abraham § 648 Anm. 11; Schlegelberger-Liesecke § 648 Rdn. 15; Prüssmann § 648 Anm. F 2b; Wüstendörfer § 23 VII 2; Heynen S. 35 Fall 5 b

2) Dönhoff S. 629; in dem von einem Schiedsgericht entschiedenen Fall Hans GZ 1921 S. 225 ist von einer "Bestätigung" der Reederei die Rede; Steffens LZ 1913, 533 (535) hält wegen Verstoßes gegen das Schriftformerfordernis ein solches Akzept zu Unrecht für unwirksam, da es angeblich den Anforderungen des § 784 Abs. 2 BGB nicht entspreche

3) Haage S. 67 ff; Heynen S. 35; Behlert S. 15 und Schaps a.a.O. S. 61, sowie die ihnen folgenden unterscheiden nicht zwischen Kai- und Konnossementteilschein, sondern fassen beide Erscheinungsformen unter ihren Fall 2
Muster siehe Anlage 10

die Kaianstalt. Das Verfahren gestaltet sich hier so, daß die Konnossemente zunächst dem Verfrachter zur Prüfung vorgelegt werden. Hat dieser festgestellt, daß keine Fracht- oder sonstigen Ansprüche mehr bestehen, versieht er das Konnossement mit dem Stempel "ausliefern". Das Konnossement wird nun beim Kai eingereicht und dort deponiert. Die Kaiverwaltung prüft die ihr vorgelegten Kaiteilscheine auf die Übereinstimmung mit den Angaben im Konnossement und versieht sie mit dem Vermerk"Konnossement eingeliefert, Kaiverwaltung"[1], was durch Stempelaufdruck geschieht. Der Handelsverkehr sieht in dieser Abstempelung ein Akzept.[2]

Da Teilscheine meist erst ausgestellt werden, wenn die Ladung gelöscht ist und sich im Gewahrsam des Kais befinden, kommt der Kaiteilschein häufiger vor als der Konnossementteilschein.[3]

ccc) Der eigene Kai/Konnossementteilschein

Der Kai/Konnossementteilschein kann auch von einem Vertreter des Verfrachters oder dem Kai ausgestellt werden.[4] Er enthält dann ein Auslieferungsversprechen: der Aussteller verpflichtet sich, das im Schein bezeichnete Gut an den aus dem Papier Berechtigten auszuliefern.[5]

---

1) Haage S. 68; vgl. auch die Entscheidung Hans OLG Hans GZ 1912 S. 265 (266), in der das Verfahren geschildert wird

2) Haage a.a.O.

3) Behlert S. 35

4) Schaps a.a.O. S. 65 und Behlert S. 35; Fall 3; Schaps-Abraham § 648 Anm. 12; Schlegelberger-Liesecke § 648 Rdn. 14; Prüssmann § 648 Anm. F 2a; Wüstendörfer NSHR § 23 VII 1; Dönhoff S. 629; Haage S. 72

5) Haage a.a.O.

Auch wenn der Teilschein äußerlich die Form einer Anweisung hat, Anweisender und Angewiesener aber beide nur als Vertreter ein und desselben Verfrachters tätig werden[1], handelt es sich wegen dieser Personenidentität in Wahrheit doch um ein Auslieferungsversprechen[2]. Solche eigenen Kai/Konnossementteilscheine kommen in der Praxis nur selten vor.[3]

Theoretisch kann in der Abgabe eines solchen Auslieferungsversprechens auch der nachträgliche Eintausch des Originalkonnossements in vollwertige Teilkonnossemente liegen.[4] Zu einem solchen Umtausch noch im Löschungshafen ist der Verfrachter nicht verpflichtet, wohl aber berechtigt. Aus dem Wortlaut der Urkunde wird zu ersehen sein, ob das Auslieferungsversprechen ein aus dem ursprünglichen Konnossementinhalt abgeleitetes oder ein selbständiges ist. Teilkonnossemente kommen wie gesagt aber in der Praxis kaum vor.[5]

bb) Delivery-Order

Die gezogene delivery-order[6] ist ebenfalls eine

---

1) Behlert S. 58; Wüstendörfer NSHR § 23 VII 1 (S. 338); Dönhoff S. 629; Schlegelberger-Liesecke § 648 Rdn. 14

2) Dieses erfüllt regelmäßig nicht die Voraussetzungen für einen kaufmännischen Verpflichtungsschein i.S. von § 363 Abs. 1 S.2 HGB, da dieser, ebenso wie die Anweisung, nicht auf eine bestimmte Sache lauten kann

3) Haage S. 72

4) Schaps a.a.O. Sp. 65; Schaps-Abraham § 648 Anm. 12

5) Dönhoff S. 629

6) Haage S. 73 f; Dönhoff S. 630; Behlert S. 15 und S. 16 ff (Fall 1); Schaps a.a.O. Sp. 62 (Fall 1); Schaps-Abraham § 648 Anm. 10; Schlegelberger-Liesecke § 648 Rdn. 16; Prüssmann § 648 Anm. F 2c; Wüstendörfer NSHR § 23 VII 3 (S. 338); Heynen S. 36 (Fall 5c)

Anweisung. Angewiesen wird aber nicht der Verfrachter oder sein Vertreter, sondern ein sogenannter Konnossementhalter, ein Beauftragter des Konnossementeigentümers, der als sein Treuhänder[1] die Rechte aus dem Konnossement selbständig wahrnimmt und als solcher das Konnossement in Besitz hat. Der Konnossementhalter ist in irgendeiner Weise mit der Kontrolle oder Verteilung der Güter befaßt. Konnossementhalter können z.B. sein Spediteure, Lagerhalter, Kornumstecher, Quartiersleute, Konsignatäre, Kontrolleure, Bankiers oder ähnliche Betriebe.[2][3] Die Einschaltung eines Konnossementhalters ermöglicht eine Qualitäts- und Quantitätskontrolle durch einen neutralen Dritten und gewährleistet damit eine einwandfreie Beweissicherung für alle Beteiligten.[4]

Mit der delivery-order weist der Konnossementeigentümer die Auslieferung des Löschgutes oder eines Teils davon an einen Dritten an.

Der Anweisungsempfänger legt die Urkunde dem Konnossementhalter vor, dieser veranlaßt die Aushändigung des betreffenden Quantums gegen Vorlage und Abschreibung des Konnossements beim Schiff oder Kai[5] und folgert sie gegen Rückgabe der delivery-order aus.

---

1) Dönhoff a.a.O.

2) Haage S. 73

3) Konnossementhalter kann nicht der Verfrachter oder der Kai sein, weil die Aushändigung des Konnossements an einen Vertreter des Verfrachters eine Rückgabe des Konnossements darstellt und damit dessen Verkehrsfähigkeit beendet.

4) Haage S. 76; Behlert S. 16

5) Behlert S. 19

Die Auslieferung der Güter vom Schiff oder Kai erfolgt also ausschließlich aufgrund des Konnossements.

Zum geschäftsüblichen Inhalt[1] einer delivery-order gehört der sogenannte Depotvermerk, eine Beurkundung, daß sich das Originalkonnossement im Gewahrsam des Konnossementhalters befindet, ferner dessen Akzept.[2]

In der Praxis gebräuchlicher als diese Anweisungsform ist die eigene delivery-order.[3]

c) Warenpapiereigenschaften

aa) Empfangsbestätigung

Als technischen Ersatz für die Ware und als ausreichendes Äquivalent gegen die Kaufpreiszahlung kann der Käufer ein Papier nur dann ansehen, wenn es ihm Gewißheit verschafft, daß die gekaufte Sache tatsächlich an dem angegebenen Ort und in vertragsmäßigem Zustand sich befindet.

Der einfache Lieferschein vermittelt diese Sicherheit nicht.

Teilscheine werden von einem Vertreter des Schiffes vor der Aushändigung an einen Käufer darauf überprüft, ob die Angaben aus dem Konnossement richtig übertragen worden sind und ob die angewiesenen Teilmengen zusammengenommen das Gesamtquantum nicht übersteigen.[4] Da die Angaben im Teilschein von einem Vertreter des Verfrachters und Konnossementausstellers überprüft werden, kommt dem Überprüfungsvermerk dieselbe Zuverlässigkeit zu wie dem Konnos-

---

1) Haage S. 73; ein Muster einer delivery-order ist abgedruckt bei Behlert, Anhang 1 und 2

2) Haage a.a.O.

3) Haage a.a.O.

4) Haage S. 68

sement selbst.

Die inhaltliche Bezugnahme auf das Konnossement hat zur Folge, daß die Empfangsbestätigung des Konnossements in den Teilscheinen weiterwirkt.

Anders sind die Verhältnisse bei der delivery-order. Zwar wird auch bei diesem Papier auf den Konnossementinhalt Bezug genommen. Mit dem Depotvermerk[1] wird nicht nur beurkundet, daß sich das Konnossement im Gewahrsam des Konnossementhalters befindet, sondern auch, daß Konnossement und delivery-order sich inhaltlich entsprechen. Da Konnossementhalter aber praktisch jeder sein kann[2], sind Mißbräuche nicht auszuschließen, insbesondere besteht die Gefahr, daß delivery-orders über nichtexistente Konossemente gezeichnet werden. Grundsätzlich wird der Unterschrift eines Konnossementhalters weniger Vertrauen entgegengebracht werden als der der Kaiverwaltung oder des Verfrachters[3]. Betrügerische Machenschaften lassen sich aber auch bei Konnossementen nicht ausschließen. Zu Mißbräuchen ist es zudem, wie Haage[4] berichtet, bei delivery-orders nie gekommen.

Verbindlich gegenüber dem Konnossementhalter sind die Angaben in der delivery-order jedenfalls deshalb, weil dieser mit seinem "Akzept", wenn auch nicht in unmittelbarer[5], so doch entsprechender

---

1) Haage S. 73

2) Haage S. 74

3) Deshalb billigt Haage S. 73 dem Erwerber einer delivery-order immer das Recht zu, vor der Aufnahme des Papiers Einsicht in das Konnossement zu nehmen. Das ist wegen des Geheimhaltungsinteresses bedenklich, letztlich aber immer Sache der jeweiligen Parteivereinbarungen, da der Käufer eine delivery-order, anders als einen Teilschein usancenmäßig nicht aufzunehmen braucht (Haage S. 76)

4) A.a.O. S. 75

5) Die Anweisung bezieht sich auf eine bestimmte Sache; vgl. Staudinger-Müller § 783 Rdn. 7

Anwendung des § 784 Abs. 1 BGB[1] die Verpflichtung übernommen hat, die im Papier bezeichneten Güter herauszugeben[2], soweit sie ihm selbst aufgrund des Konnossements ausgeliefert werden, im Unvermögensfalle Schadensersatz zu leisten. Für die eigene delivery-order gilt dasselbe, da diese schon ursprünglich ein Schuldversprechen ist.

bb) Sperrfunktion

Die Teilscheine und die delivery-order sind Sperrpapiere im oben definierten Sinne, wenn der Inhaber eine solche Urkunde vor anderweitigen Auslieferungen und nachträglichen Verfügungen seines Vertragspartners sicher sein kann.

Der einfache Lieferschein entfaltet schon wegen der uneingeschränkten Widerrufsmöglichkeit nach § 790 BGB keinerlei Sperrwirkung.

Beim Geschäft mit Teilscheinen schließen der frühere Konnossementinhaber und der Auslieferungsverpflichtete einen Auslieferungsvertrag[3], aufgrund dessen der Anweisungsempfänger einen unmittelbaren, allerdings durch die Begebung des Papiers aufschiebend bedingten Anspruch auf Auslieferung der Güter erlangen soll. In Ausführung dieses Vertrages setzt der Auslieferungsverpflichtet sein Akzept auf die Anweisung, das die "unwiderrufliche Anerkennung der Verpflichtung ... zur Herausgabe"[4] an den berech-

---

1) Dönhoff S. 629

2) Haage S. 68; Wüstendörfer § 23 VII 2 (S. 338); Dönhoff S. 629

3) Haage S. 68

4) Haage S. 68, der einen von der Handelskammer Hamburg im Jahre 1920 festgestellten Handelsbrauch zitiert; ähnlich Wüstendörfer NSHR § 23 VII 2 (S. 338) und Dönhoff S. 629; Behlert S. 40

tigten Besitzer des Scheines enthält. Der Auslieferungsanspruch ist in dem Teilschein verbrieft und kann ohne Vorlage der Urkunde nicht geltend gemacht werden. Aus der Wertpapiereigenschaft resultiert die Sperrfunktion.

Die Anweisung wird also nur um des Akzepts willen erteilt. Dieses ist integrierter Bestandteil des Auslieferungsvertrages und nur das rechtstechnische Mittel, um einem Teilscheinerwerber einen eigenen unentziehbaren Auslieferungsanspruch gegen den Verfrachter oder den Kai zu verschaffen.[1)]

Bei der delivery-order ist die Rechtslage ähnlich. Nur tritt an die Stelle des Auslieferungsvertrages ein Treuhandvertrag, aufgrund dessen sich der Konnossementhalter verpflichtet, über das Treugut mit Hilfe des Konnossements ausschließlich gegen Vorlage von delivery-orders zu verfügen.

cc) Wertpapierrechtliche Eigenschaften

Einfache Lieferscheine sind als Anweisungen (Rekta-) Wertpapiere[2)], denn nach § 792 Abs. 1 BGB ist die Übergabe der Urkunde Tatbestandselement der Rechtsübertragung[3)], woraus zu schließen ist, daß die Ausübung des Rechts von der Innehabung des Papiers abhängig ist. Die Wertpapierliegenschaft ergibt sich aber auch schon aus § 783 S. 1 BGB, weil die Ermächtigung zur Erhebung der Leistung in der Urkunde erteilt wird, diese also vorgelegt werden muß, wenn von der Ermächtigung Gebrauch gemacht wird.

---

1) Natürlich könnten die Parteien auch einfach einen Lagervertrag schließen. Dann wäre die Herausgabe aber keine "gemäß den Konnossementbedingungen", sondern des Lagervertrages. Gerade um die Fortwirkung des konnossementrechtlichen Auslieferungsanspruches geht es aber

2) Baumbach-Hefermehl WPR Rdn. 27

3) Im Gegensatz zu anderen Rektapapieren, bestr. vgl.

Bei den Teilscheinen und der delivery-order wird die aus dem Anweisungscharakter folgende Wertpapiereigenschaft überlagert von dem gleichzeitig in der Urkunde enthaltenen verbrieften Auslieferungsversprechen.

Dieses Auslieferungsversprechen kann auf den Inhaber oder auf den Namen lauten.

Um ein Namenspapier mit Legitimationsklausel i.S. von § 808 BGB handelt es sich, wenn - wie häufig - ein namentlich Benannter "oder Überbringer"[1] als auslieferungsberechtigt bezeichnet wird. Da zur Ausübung des verbrieften Rechts in allen Fällen die Innehabung der Urkunde notwendig ist[2], sind die Konnossementsurrogate Wertpapiere. Demgegenüber qualifiziert Behlert[3] die Teilscheine lediglich als Legitimationsmittel ohne Wertpapiereigenschaft. Zu Unrecht begründet er diese Auffassung mit der angeblich geschlossenen Zahl der Wertpapiere[4], zum anderen erfolge die Auslieferung nur gemäß den Konnossementbedingungen, so daß der Erwerber keine von der Rechtsstellung des früheren Konnossementinhabers gänzlich losgelöste Position erwerbe.[5]

---

1) S. oben S. 269 FN2; Haage S. 66

2) So der heute herrschende weite Wertpapierbegriff, vgl. nur Baumbach-Hefermehl WPR Rdn. 6 und Rehfeldt-Zöllner § 3 IV 4b; demgegenüber nimmt Ulmer (a.a.O. S. 20) die Rektapapiere aus dem Kreis der Wertpapiere aus

3) S. 42 und S. 48

4) A.a.O. S. 48; tatsächlich können nach deutschem Recht Forderungsrechte in beliebiger Form, nur nicht als Orderpapiere verbrieft werden, vgl. nur Rehfeldt-Zöllner § 3 IX

5) S. 42 und 48; anders OLG Hamburg Hans GZ 1921 S. 49 (50) Nr.21

Der letztgenannte Vorbehalt besteht wegen § 404 BGB gegenüber allen Namenspapieren. Im Umfang von §§ 364 Abs. 2 HGB und 796 BGB ist auch der Erwerber eines Order- oder Inhaberpapiers in seiner Rechtsstellung durch Einwendungen, die gegen seinen Vormann entstanden sind, beschränkt. Zudem bedeutet "gemäß den Konnossementbedingungen," daß der Besitzer eines Teilscheines keine weitergehenden Rechte haben soll als sie der Konnossementinhaber selber haben würde.

aaa) Übertragbarkeit

Die Teilscheine und delivery-orders kommen vor als Rektapapiere, selten oder nie als Inhaberpapiere[1], meist lauten sie an Order.[2]

In den beiden erstgenannten Fällen ist die Übertragung der Papiere unproblematisch, sie vollzieht sich gemäß §§ 398, 792 BGB durch bürgerlich-rechtliche Forderungsabtretung, zu der die Übergabe der Urkunde hinzutreten muß, bzw. nach sachenrechtlichen Grundsätzen.

Ein Konnossementsurrogat an Order ist kein technisches Orderpapier, denn entgegen § 363 HGB lautet es nicht auf eine vertretbare Sache, sondern auf ein ganz bestimmtes Lösch- oder Frachtgut[3], über das das aufzuteilende Konnossement ausgestellt ist.

Fraglich ist, ob die beteiligten Verkehrskreise dem Indossament eine über die Wirkung der Zession hinausgehende Bedeutung beimessen.

---

1) Haage S. 66
2) v. Godin in Großkomm. § 363 Anm. 38; Steffens LZ 1913, 533 (536); Haage S. 67
3) Haage a.a.O.

Steffens[1] bezeichnet das Indossament als die Übertragungsform, derer sich der Hamburger Kaufmann herkömmlicherweise bediene. Es bedürfe keiner Erörterung, daß diese Übertragung die Wirkung eines Indossaments nicht habe, und, so darf man folgern, und auch nicht haben solle[2]. Auch Haage[3] erblickt in einem solchen Indossament eine gewöhnliche Forderungsabtretung i.S. von § 398 BGB.

Diese Ansichten decken sich mit den Untersuchungen von Pongratz[4] aus neuester Zeit. Dieser kam aufgrund einer weitgestreuten Umfrage zu dem Ergebnis[5], daß der Handelsverkehr in der Verwendung der Orderklausel nur einen Hinweis auf die Abtretbarkeit der Forderung sehe. Eine Ausdeutung dahin, daß die gesetzlichen Indossamentswirkungen damit schlüssig vereinbart seien, verbietet sich hier also.

bbb) Gutglaubensschutz

Dem Erwerber eines Teilscheines kann der Auslieferungsverpflichtete alle Einwendungen entgegenhalten, die diesem aus dem Auslieferungsvertrag gegen den früheren Konnossementinhaber zustehen[6]. Diese dem § 404 BGB entsprechende Regelung resultiert daraus, daß der Angewiesene Auslieferung nur "in Gemäßheit des Originalkonnossements"[7] oder einfach "nach dem Konnos-

---

1) A.a.O.
2) Für reine Zessionswirkung auch v. Godin a.a.O.
3) S. 67
4) S. 214 ff
5) S. 221
6) Haage S. 70; Dönhoff S. 630
7) Wüstendörfer NSHR S. 338; Behlert S. 42 f; Steffens LZ 1913, 533 (535)

sement"[1] schuldet. Nach der Zielsetzung des Auslieferungsvertrages genügt der Kai oder ein sonstiger Vertreter des Schiffes mit der Einlösung der Teilscheine seiner konnossementmäßigen Auslieferungsverpflichtung gegenüber dem früheren Konnossementinhaber, weitergehende Ansprüche als dieser soll der Teilscheinempfänger nicht haben. Mit den in § 784 Abs. 1 BGB geregelten Akzeptwirkungen läßt sich der Einwendungsdurchgriff in Einklang bringen, da wegen des Aufdrucks in dem Papier es sich um eine Einwendung handelt, die sich aus dem Inhalt der Annahme ergibt. Ist das Akzept in ein Schuldversprechen umzudeuten, so handelt es sich wegen der Bezugnahme auf das Konnossement nur um ein kausales.

Nach Haage[2] können dem Kaiteilscheininhaber aber nur solche Einwendungen entgegengehalten werden, die sich aus dem Auslieferungsvertrag selbst, nicht aber aus sonstigen Vertragsverhältnisse oder aus Gesetz ergeben.

Die Indossierbarkeit des Teilscheines verkürzt die Rechte des Angewiesenen nicht, da, wie oben dargelegt, in der Verwendung der Orderform kein vertraglicher Einwendungsausschluß gesehen werden kann.[3]

Dem Erwerber einer delivery-order können die Einwendungen gegen den Konnossementinhaber mittelbar insofern entgegengehalten werden, als

---

1) So der Wortlaut der in Hamburg üblichen Kaiteilscheine

2) S. 70

3) Haage S. 67; Schaps-Abraham § 648 Anm. 12; Schlegelberger-Liesecke § 648 Rdn. 14 und 15; Prüssmann § 648 Anm. F2a

der Konnossementhalter auch hier nur nach Maßgabe der Konnossementbedingungen den auf den Papierinhaber entfallenden Anteil auszuliefern hat, dieseralso Auslieferung nur mit den Belastungen und Einschränkungen verlangen kann, wie sie dem Konnossementhalter gegenüber bestehen.[1)]

ccc) Legitimationswirkung

Mit befreiender Wirkung an einen nur formell legitimierten, aber nicht materiell berechtigten Inhaber eines Teilscheines leistet der Herausgabeverpflichtete stets bei der Inhaberversion der Konnossementsurrogate (§ 797 S. 2 BGB), beim Rektapapier nur dann, wenn dieses - wie in der Praxis üblich[2)] - die Legitimationsklausel des § 808 BGB trägt. Ob wie beim CTO[3)] die Verwendung der Orderklausel die unwiderrufliche Ermächtigung zur Leistung an einen nur formell Berechtigten gemäß §§ 362 Abs. 2, 185, 182 Abs. 1, 183 S. 1 BGB bedeutet, muß angesichts der dem Indossament für den Teilschein beigemessenen Wirkung bezweifelt werden.

dd) Dingliche Wirkungen

Die herrschende Meinung sieht in der Übergabe eines Lieferscheins keine schlüssige Übereignung nach §§ 929, 931 BGB. Diese wurde oben näher ausgeführt.

Demgegenüber ist es beim Konnossement- und Kai-

---

1) Vgl. Behlert Anlage 1; in dem dort abgedruckten Schein findet sich folgender Satz: "Der Inhaber des Teilscheines übernimmt ... (dem Konnossementhalter) gegenüber alle anteiligen Rechte und Pflichten, welche aus den deponierten Original-Dokumenten hervorgehen."

2) Haage S. 66; Dönhoff S. 629; der in Hamburg gebräuchliche Kaiteilschein lautet "an .. oder Inhaber"

3) Vgl. Helm, Festschrift S. 72

teilschein[1] fast einhellige Auffassung, daß in der Übergabe eines solchen Papiers eine Vindikationszession nach §§ 929, 931 BGB zu sehen sei. Denn es besteht usancenmäßig die Vermutung, daß die Übergabe eines Teilscheins in der Absicht erfolgt, Eigentum durch Abtretung des Herausgabeanspruchs zu verschaffen. Eine solche Absicht der Parteien braucht folglich nach außen hin nicht irgendwie kenntlich gemacht zu werden.

Haage[2] leitet diesen Handelsbrauch aus der Erfahrungstatsache ab, wonach es wohl immer der Wille der Parteien sei, dem Erwerber mit dem Dokument eine Rechtsposition zu verschaffen, die der eines Konnossementinhabers möglichst nahekomme.

Erklären läßt sich der Handelsbrauch aber auch aus der Machtfülle des Erwerbers über das Gut, das aus einem unentziehbaren Auslieferungsanspruch gegen den Angewiesenen und dem Verlust jeglicher Zugriffmöglichkeit des Anweisenden resultiert.

Lautet der Teilschein auf eine unausgesonderte Menge eines Vorrats, so kann nach dem sachenrechtlichen Bestimmtheitsgebot Alleineigentum an dem dem Käufer zustehenden Quantum nicht begründet werden.

---

1) Schaps-Abrahm § 648 Anm. 10; Dönhoff S. 630; Haage S. 69; Schlegelberger-Liesecke § 648 Rdn. 14 und 15; Prüssmann § 648 Anm. F 2a; Düringer-Hachenburg-Breit § 363 Anm. 38; Steffens LZ 1913, 536; Schaps Hans RZ 1917, 64; Heynen S. 134; Behlert; OLG Hamburg OLG 1910 S. 409 (410); daß in der Übergabe eine Abtretung liegen "kann", wird vertreten von Wüstendörfer § 23 VII 2; Pappenheim Bd. 3 S. 426; Anonymus DB 1964 S. 1757; OLG Hamburg Hans GZ 1912, 265 (269); eine Abtretung verneint May DJZ 1913, 162 (163)

2) S. 69

In einem solchen Fall soll aber in der Aushändigung des Scheins die Einräumung von Miteigentum nach Bruchteilen entsprechend der gekauften Menge zu sehen sein.[1)]

Eine Übereignung des Konnossementgutes nach §§ 929, 931 BGB ist bei den Teilscheinen deswegen möglich, weil mit der Rückgabe des Konnossements an den Kai oder den Schiffsvertreter die Traditionswirkung erlischt.[2)] Der Herausgabeanspruch ist von diesem Zeitpunkt an nicht mehr an das Konnossement gebunden[3)] und kann deshalb abgetreten werden, ohne daß es hierfür der Übergabe des Traditionspapiers bedarf.

Da bei Verwendung von delivery-orders das Konnossement weiter im Verkehr ist und Traditionsfunktion hat, kann mit Übergabe eines solchen Papiers durch Einigung und Vindikationszession Eigentum an dem Löschgut selbst dann nicht verschafft werden, wenn dies der ausdrückliche Wille der Parteien ist.[4)]

In den dinglichen Wirkungen der Papierübergabe unterscheiden sich die Teilscheine von den delivery-orders daher wesentlich.

---

1) Schlegelberger-Liesecke § 648 Rdn. 14 und 15; Prüssmann § 648 Anm. F 2a, jeweils unter Bezugnahme auf RGZ 69, 36 (40)

2) Haage S. 70; Wüstendörfer NSHR § 23 VII 2 (S. 338); Anonymus DB 1964 S. 1756 (1757); Dönhoff S. 630 FN 18

3) BGH LM § 931 BGB Nr. 1; BGH Z 49, 160; BGH NJW 1977 S. 499 (50); Schaps Hans RZ 1917, 61 (63), sowie die Nachweise oben auf Seite 188

4) Anders wohl nur Steffens LZ 1913, 534 (537), der Eigentumsübergang annimiert, der dem Schiff gegenüber aber relativ unwirksam sein soll

d) Andienungsfähigkeit

aa) Begriff

Seit Anfang an umstritten und die zentrale Frage bei der Erörterung der Konnossementsurrogate geblieben ist die nach der Andienungsfähigkeit.

Andienungsfähig ist ein Papier, wenn dessen Angebot nach den jeweiligen Vereinbarungen des Kaufvertrages als vertragsgemäße Leistung des Verkäufers anzusehen ist, so daß der Käufer zur Aufnahme dieser Urkunden und zur Entrichtung des Kaufpreises verpflichtet ist.[1] Abladegeschäfte werden regelmäßig nach der Klausel "Kasse gegen Dokumente"[2] abgeschlossen, so daß sich das Problem darauf konzentriert, ob die Konnossementsurrogate den Anforderungen an ein "Dokument" im Sinne der Klausel genügen. Maßgeblich für die Beurteilung sind die Anschauungen des Handelsverkehrs,[3] die sich bei allgemeiner Anerkennung zu einem Handelsbrauch verdichten.

Da Leitbild eines Dokuments im Überseehandel das Konnossement ist, hat ein anderes Papier Dokumentenqualität nach dem Sinne der Klausel dann, wenn es die wesentlichen Merkmale des Traditionspapiers aufweist, so daß es ihm wenigstens wirtschaftlich gleichgestellt werden kann, also wenn, wie ein Ham-

---

1) Haage S. 59; Hager Hans RZ 1918, 741

2) Unproblematisch sind die Fälle, in denen im Kaufvertrag das anzudienende Dokument genau benannt ist, die Frage nach der Andienungsfähigkeit von Teilscheinen ist bei "Kasse gegen Originalkonnossement" ebenso eindeutig zu verneinen, wie sie bei "Kasse gegen Konnossemente oder Teilschein" (so in OLG Hamburg Hans RZ 1918, 741) zu bejahen ist

3) OLG Hamburg Hans GZ 1912, 265 (268); Haage S. 71, Behlert S. 30, der ein Kommissionsgutachten zitiert, wonach die Qualifizierung eines Papiers als Dokument der Praxis zu überlassen sei

burger Schiedsgericht[1] formuliert hat, es dem Käufer einer abzuladenen Ware die Gewißheit bietet, daß die Ware in einer dem Vertrag entsprechenden Weise, vor allem zur rechten Zeit und am richtigen Ort verschifft worden sei, und das ihm die hieraus herzuleitenden Rechte in Gemäßheit der Konnossementbedingungen gegen die Reederei[2] verschaffe.

Die Frage nach der Andienbarheit von Teilscheinen und delivery-orders ist über den engen seerechtlichen Anwendungsbereich hinaus von Belang, weil die Beurteilung der Konnossementsurrogate durch den Handelsverkehr verdeutlicht, welche qualitativen Kriterien dieser an ein das Traditionspapier ersetzendes Papier überhaupt stellt, wenn es als wirtschaftlich gleichwertig erachtet werden soll.

bb) Konnossement-/Kaiteilschein

Nach anfänglichen Unsicherheiten[3] hat sich bei den

---

1) Hans GZ 1921 S. 225 (226)

2) Zur Zeit des Schiedsspruches entsprach es noch allgemeiner Auffassung, daß die Ausstellung eines Konnossements Sache des Reeders sei (vgl. Schaps, Das deutsche Seerecht, 2. Aufl. 1921, § 642 Anm. 15), also des Schiffseigners. Erst seit dem Seefrachtgesetz vom 10.8.1937 ist als Konnossementaussteller in § 642 HGB nicht mehr der Schiffer, sondern der Verfrachter genannt, vgl. hierzu Wüstendörfer NSHR § 23 I 1 (S. 295)

3) Das OLG Hamburg verneinte in Hans GZ 1912 S. 265 die Andienungsfähigkeit von Konnossementteilscheinen. Das Gericht konnte aufgrund von Sachverständigengutachten zwar feststellen, daß eine verbreitete Überzeugung bestehe, daß gegen Vorlage solcher Scheine der Kaufpreis gezahlt werden müsse, es vermißte aber die für die Existenz eines Handelsbrauchs notwendige allgemeine Anerkennung. Allerdings bestand die Besonderheit des Falles darin, daß beim Kai lediglich ein Konnossementexemplar eingereicht war. Das Gericht hatte in derselben Entscheidung aber schon festgestellt, daß nur die Andienung eines "full set" ordnungsgemäß sei, so daß dem Gericht letzten Endes wohl die konnossementrechtliche Grundlage des Teilscheines zu schwach erschien. Besprochen ist die Entscheidung von Behlert S. 51 ff; Hager Hans RZ 1918, 741 und Brandis Hans GZ 1921 S. 227

maßgeblichen Handelskreisen[1], vor allem wohl unter dem Eindruck der ständigen Schiedsgerichtspraxis[2] in der Literatur[3] die Auffassung durchgesetzt, daß der Kai- bzw. der Konnossementteilschein den Anforderungen, die an ein andienungsfähiges Dokument zu stellen sind, genügt.

Der Teilschein gleicht dem Konnossement darin, daß er dem Erwerber einen eigenen, durch den Verkäufer nicht mehr entziehbaren Auslieferungsanspruch gewährt gegen den Verfrachter oder seinen Vertreter, wozu auch der Kai gehört.

Die Tatsache der Verladung, Art, Zahl und Beschaffenheit der verschifften Güter wird mit derselben Zuverlässigkeit bewiesen wie von einem Konnossement[4], da die Bestätigung vom Konnossementaussteller herrührt. Schließlich,und das ist das Entscheidende[5], erwirbt der Käufer mit dem Teilschein Eigentum an der verkauften Ware.

---

1) Großmann-Doerth S. 46 veröffentlicht das Ergebnis einer Umfrage, wonach 55 Befragte die Andienung von Kaiteilscheinen für ausreichend, 5 für nicht genügend ansahen, 18 unentschieden oder anderer Auffassung waren; vgl. auch Haage S. 71

2) Z.B. die Entscheidung Hans GZ 1921 S. 225; schon OLG Hamburg Hans GZ 1912 S. 265 (268) erwähnt eine solche ständige Spruchpraxis des Schiedsgerichts des Hamburger Warenvereins

3) Haage S. 71; Wüstendörfer NSHR S. 338; Schlegelberger-Liesecke § 648 Rdn. 14 und 15; Prüssmann § 648 Anm. F 2a und b; Dönhoff S. 630; Behlert S. 53; Hager Hans RZ 1918, 741; Brandis Hans GZ 1921 S. 227; a.A. Staub-Koenige (12. und 13 Aufl.) § 363 Anm. 38 unter unzutreffender Bezugnahme auf OLG Hamburg Hans GZ 1912 S. 265 als die angeblich "herrschende Meinung"

4) Hager Hans RZ 1918, 741; Brandis Hans GZ 1921 S. 228; Behlert S. 53

5) Nach Haage S. 71 ist der Eigentumserwerb für den Käufer von ausschlaggebender Bedeutung, gleichgültig demgegenüber sei, wie sich die Übereignung technisch vollziehe

Der Teilschein ist auch übertragbar, daß er technisch nicht indossabel ist, Einwendungen damit nicht ausgeschlossen werden und die Übereignung nach §§ 929, 931 BGB in geringerem Umfange gutgläubigen Erwerb ermöglicht[1] als die kraft Übergabe eines Traditionspapiers, sind Nachteile, denen vom Verkehr mangels praktischer Relevanz keine Bedeutung beigemessen wird.

Theoretisch am nachteiligsten hiervon für den Käufer ist, daß er allen Einwendungen des Verfrachters oder Kais, die diese gegen den früheren Konnossementinhaber hatten, ausgesetzt ist. Da aber nach dem oben geschilderten Verfahren Teilscheine nur ausgestellt werden, wenn zuvor das Konnossement abgestempelt, d.h. von Verfrachterseite festgestellt ist, daß aus dem Frachtvertrag keinerlei Forderungen mehr bestehen[2], ist es tatsächlich kaum denkbar, daß dem Herausgabeverlangen des Teilscheininhabers irgendwelche unerwarteten Ansprüche entgegengehalten werden könnten, zumal der Einwendungsausschluß gemäß §§ 363 Abs. 2, 364 Abs. 2 HGB in der Person des Vormannes auch dem Teilscheininhaber zugutekommt.

cc) Delivery-order

Einigkeit[3] besteht heute auch darin, daß die deli-

---

1) Rehfeldt-Zöllner § 25 IV 3
2) Haage S. 68; Behlert S. 54
3) Schaps-Abraham § 648 Anm. 10; Schlegelberger-Liesecke § 648 Rdn. 16; Prüssmann § 648 Anm. F 2c; Wüstendörfer S. 338, Haage S. 76; Dönhoff S. 630; Behlert S. 30 ff; Schaps, Hans RZ 1917, 63; Brandis Hans GZ 1921 S. 228; anders Hager Hans RZ 1918, 741 und auch Haage in der 2. Aufl. S. 65, die Andienbarkeit bejahen, wenn die delivery-order von einer vertrauenswürdigen Firma, einem "anerkannten Konnossementhalter" gegengezeichnet ist. Hager beruft sich zu Unrecht auf OLG Hamburg Hans GZ 1911 S.75, dort war unter Verwendung der Klausel "Kasse gegen Konnossement oder Teilschein" wegen allgemeiner Üblichkeit eine schlichte Anweisung als akkreditivgemäß aufgenommen worden

very-order den an ein Dokument zu stellenden Anforderungen nicht entspricht. Das ist ohne weiteres einleuchtend, wenn man die delivery-order an den drei Kriterien mißt, die nach Auffassung des Handelsverkehrs das Wesen eines Dokuments ausmachen:

Zwar gleicht der Inhalt der delivery-order im wesentlichen dem eines Teilscheines. Die Tatsache der Verladung, die Angaben über Art, Zahl und Gewicht, sowie die Übereinstimmung mit dem Konnossement werden nicht von Seiten des Verfrachters, also des Konnossementausstellers, sondern von einem Konnossementhalter bestätigt. Daß dessen Angaben vom Verkehr mit größerer Zurückhaltung beurteilt werden, erhellt schon die Usance, wonach dem Erwerber einer delivery-order das Recht zuzubilligen ist, vor Aufnahme eines solchen Papiers, Einsicht in das Konnossement zu nehmen.[1)]

Die delivery-order gewährt ihrem Inhaber keinen Auslieferungsanspruch gegen den Verfrachter. Da das Konnossement noch im Verkehr ist, ist der Besitzer der delivery-order gemäß § 648 Abs. 1 HGB nicht zur Empfangnahme der Güter legitimiert.[2)] Jedenfalls bei der Regelform, der angenommenen oder eigenen delivery-order, bestehen allerdings Ansprüche gegen den Konnossementhalter, der seinerseits den im Konnossement verbrieften Herausgabeanspruch geltend machen kann. Unzutreffend ist also[3)], wenn gesagt

---

1) Haage S. 73

2) Vgl. Schaps-Abraham § 648 Anm. 10, der die Auslieferung vom Schiff an den Vorzeiger der delivery-order erörtert

3) Brandis S. 228; ähnlich Schaps Hans RZ 1917, 63: "nichts weiter als die schriftliche Feststellung des vertraglichen Rechts auf Herausgabe der Ware "

wird, der Käufer erwerbe mit dem Papier zu seinen obligatorischen Ansprüchen nichts hinzu[1], das Wort des Verkäufers sei seine einzige Garantie. Ein Auslieferungsanspruch besteht für ihn schon, nur richtet sich dieser nicht gegen jemanden, der sich im unmittelbaren Besitz der Waren befindet.

Die entscheidende Schwäche der delivery-order besteht aber darin, daß der Erwerber mit dem Papier Eigentum an den gekauften Sachen nicht erlangen kann und damit das Insolvenzrisiko des ehemaligen Konnossementinhabers[2], seines Verkäufers, trägt.

Die delivery-order ist zwar nicht andienungsfähig und kein Dokument im Sinne der Klausel "Kasse gegen Dokument". Wertlos[3] ist sie deshalb noch nicht, sie erfüllt im Handelsverkehr wichtige wirtschaftliche Aufgaben[4] und wird, wie Behlert[5] berichtet, im Handel bedenkenlos entgegengenommen, wenn Aussteller und Akzeptant angesehene Kaufleute sind.

6. Zusammenfassende Würdigung

Da im Handelsverkehr der Lieferschein als Ersatz für die Kaufsache beim Leistungsaustausch tatsächlich verwendet wird, ist er nach der hier angestellten funktionalen Betrachtungsweise schon allein deswegen ein Warenpapier.

Besteht aber die Aufgabe eines Warenpapiers darin, dem Käufer Sicherheit bezüglich der ordnungsgemäßen Vertragserfüllung zu verschaffen, so verfehlt der einfache, nichtangenommene Lieferschein diese Zielsetzung völlig. Denn er

---

1) Richtig aber Behlert S. 31

2) Haage S. 75

3) Prüssmann § 648 Anm. F 2, "fast wertlos"; Wüstendörfer NSHR S. 388

4) Oben S. 340 f; Haage S. 76

5) S. 34

enthält nicht mehr als die Fixierung der vertraglich geschuldeten Leistung und die Abrede, daß anders als nach dem gesetzlichen Normalfall die Leistung vom Gläubiger bei einem Dritten zu erheben ist, ohne daß allerdings für diesen hieraus irgendeine Verbindlichkeit erwüchse. Der Besitz des Lieferscheins gibt dem Erwerber nicht die Gewißheit, daß die gekaufte Sache in dem angegebenen Zustand, nicht einmal, daß sie überhaupt vorhanden ist. Der Zugriff des Verkäufers auf den Gegenstand wird nicht ausgeschlossen. Der Lieferschein begründet für den Besitzer kein irgendwie auch immer beschaffenes tatsächliches Verhältnis zu der Sache, infolgedessen kann in der Übergabe eines solchen Papiers regelmäßig nicht eine Übereignung nach §§ 929, 931 BGB gesehen werden.

Warenpapiere dienen aber auch der Beschleunigung und Erleichterung des Güterumsatzes. Unter diesem Aspekt ist der Lieferschein allerdings für seinen Besitzer von Vorteil, denn da dessen Rechtsposition, die Ermächtigung zur Erhebung der Leistung oder, wie man bisweilen technisch ungenau sagt, seine "Anwartschaft"[1] in der Urkunde verbrieft und damit mobilisiert ist, kann er sie ohne Schwierigkeiten übertragen und damit wirtschaftlich vertreten.

Vergleicht man den Lieferschein mit den anderen hier erörterten Warenpapieren, so bewegt es sich auf einer anderen rechtlichen Ebene. Der Lieferschein steht nicht für die Sache, sondern nur für den Anspruch auf deren Leistung und ist deshalb belastet mit allen Nachteilen der Obligation gegenüber dem Sachbesitz.

Der Lieferschein kann aber zu einem Dokument entwickelt werden, das wirtschaftlich die Funktion eines Traditions-

---

1) Ulmer S. 138; Rehfeldt-Zöllner § 8 III 1; ablehnend Larenz Bd. 2 § 67 II b; zweifelnd Hueck-Canaris § 4 V 1

papiers erfüllen kann. Das beweisen der Konnossement- und Kaiteilschein und in geringerem Maße auch die delivery-order.

Diesen Papieren kommt über ihren eigentlichen Anwendungsbereich innerhalb des Abladegeschäftes Bedeutung zu, weil mit ihrer vertraglichen Ausgestaltung ein Weg aufgezeigt wird, wie aus einem Papier, das "nichts als die schriftliche Feststellung des vertraglichen Rechts des Käufers auf Herausgabe der Ware"[1] enthält, ein vollwertiger Ersatz für die Kaufsache werden kann. Entscheidend hierfür ist das Akzept des Angewiesenen, das dem Papierinhaber Gewißheit über das Vorhandensein der Güter, einen eigenen von einem Dritten nicht mehr zerstörbaren Auslieferungsanspruch und, je nach den Gegenbenheiten des Falles, auch das Eigentum verschafft. Der Käufer erlangt damit eine Stellung, die der des Erwerbers eines anderen Warenpapiers des Fracht- oder Lagerrechts mindestens ebenbürtig ist.

3. Teil : Die allgemeinen Grundsätze der Warenpapiere ohne Traditionsfunktion

I. Das System der Warenpapiere

Die bisherigen Untersuchungen haben gezeigt, daß die Warenpapiere bei allen Unterschieden im Detail, mit denen den spezifischen Bedürfnissen und den unterschiedlichen rechtlichen Verhältnissen der einzelnen Handelszweige Rechnung getragen wird, sich in ihrer Wirkungsweise auf wenige bausteinartige Elemente zurückführen lassen.

Diese Gemeinsamkeit verwundert nicht. Denn diese Papiere sollen letzten Endes alle den Käufer sichern und/oder den Umsatz erleichtern. Diese Zielsetzung bedeutet in der kon-

---

1) Schaps Hans RZ 1917, 63 unter Bezugnahme auf eine Veröffentlichung der Handelskammer Duisburg

kreten Aufgabenstellung, ein nichtexistentes Traditionspapier zu ersetzen, dessen bewährtes und im Laufe der historischen Entwicklung verfeinertes Instrumentarium vertraglich nachzuahmen naheliegt.

Ein System der Warenpapiere läßt sich aufbauen auf dem fortschreitenden Maß der Annäherung an die Traditionspapiere.

Dabei ist das Ziel der vollkommenen Gleichheit nicht erreichbar, nach den Anforderungen des Handelsverkehrs auch nicht erstrebenswert.

1. Lieferungspapiere

Auf der untersten Stufe im System der Warenpapiere stehen die reinen Lieferungspapiere, Urkunden, aus denen sich ergibt, daß näher beschriebene Gegenstände an den namentlich Bezeichneten zu leisten sind. Ausgestellt werden sie vom Verkäufer und sind infolgedessen für Existenz und Beschaffenheit der Kaufsache ohne Beweiskraft. Sie verschaffen neben den bereits bestehenden kaufvertraglichen Rechten keine weiteren und festigen die Position des Käufers allenfalls insofern, als seine Ansprüche schriftlich fixiert werden und damit einem Dritten gegenüber bewiesen werden können.

Als Lieferungspapier ist in der Praxis heute nur noch der nicht angenommene Lieferschein gebräuchlich[1)], der zugleich Anweisung ist und das Recht auf Erhebung der Leistung bei dem Angewiesenen verbrieft, was für ein Lieferungspapier nicht begriffsnotwendig ist.

Der Besitz eines solchen Papiers ist für den Erwerb dinglicher Rechte an der Ware irrelevant, oder anders ausgedrückt, wenn gleichwohl aufgrund besonderer Vereinbarung mit der Übergabe des Dokuments das Eigentum

1) Goldschmidt nennt noch Fakturen, Schlußscheine und Engagementsbriefe (Hdb. S. 650 und S. 786 ff)

übergeht, so hat dies mit dem Papierbesitz nichts zu tun. Insbesondere hat der Erwerber keine solche tatsächliche Einflußmöglichkeit auf die Verkauften Güter, daß in einer Übereignung nurmehr die förmliche Anerkennung einer faktisch bereits bestehenden Stellung zu sehen wäre.

Die Lieferungspapiere fallen aus dem Kreis der übrigen Warenpapiere heraus, weil mit ihnen nicht die Verkehrsfähigkeit der Güter, sondern lediglich des obligatorischen Anspruchs auf deren Leistung und damit nur mittelbar derer selbst erhöht wird. Sie finden in den Tatbestandselementen der echten Traditionspapiere kein Vorbild, will man sich nicht bloß mit der reinen Schriftlichkeit begnügen.

2. Beweispapiere

Die Beweispapiere werden im Gegensatz zu den Lieferungspapieren von einer vom Verkäufer verschiedenen Person, die sich im unmittelbaren Besitz der Waren befindet, ausgestellt oder bestätigt. Beweispapiere sind damit Empfangsbescheinigungen des Gewahrsamsinhabers über Waren, die ihm zum Zwecke der Einlagerung oder Beförderung übergeben worden sind.

Empfangsbescheinigungen sind die höherrangigen Warenpapiere auch, da diese die Eigenschaften der jeweils niederrangigen voraussetzen und auf diesen aufbauen. Unter Beweispapiere sollen hier aber nur die Urkunden verstanden werden, die sich in der benannten Funktion erschöpfen.

Die Beweispapiere bestätigen zunächst, daß der Lagerhalter oder Frachtführer die Waren überhaupt erhalten hat, darüberhinaus enthalten sie notwendig solche Angaben, die zur Individualisierung erforderlich sind, wie Art und Zahl, unter Umständen auch über Gewicht und qualitative Beschaffenheit. Der Beweiswert dieser Angaben

wird oftmals dadurch wieder eingeschränkt, daß die Angaben ungeprüft aus den Mitteilungen des Einlagerers oder Verfrachters übernommen werden.

Verbindlich sind sie bis an die Grenzen des § 826 BGB dem Erwerber gegenüber ohnehin nicht. Denn die Beweispapiere sind Vertragsurkunden des Lager- und Frachtrechts, die ursprüngliche und rechtsverbindliche Relevanz nur zwischen den Vertragspartnern haben und Beweiswirkung gegenüber einem Käufer lediglich reflexartig entfalten.

Die Beweispapiere vermitteln dem Erwerber keinerlei Rechte gegen den unmittelbaren Besitzer und Aussteller, weder auf Herausgabe, noch aus einer irgendwie gearteten Garantieerklärung. Sie verschaffen dem Käufer lediglich die faktische, in ihrem Wert von der Seriosität des Ausstellers abhängige Gewißheit, daß die von ihm gekaufte Sache vorhanden und - bei den Transportpapieren - an den urkundlich genannten Adressaten abgesandt ist.

Frachtpapiere im Range eines reinen Beweispapiers sind der Posteinlieferungsschein (§§ 25 Abs. 4 und 29 Abs. 3 PostO), die Absenderdurchschrift des Frachtbriefes nach der KVO (§ 10 Abs. 2 S. 2 KVO), im Binnenschiffahrtsrecht die vom Verfrachter mit Bestätigungsvermerk versehene Frachtbriefabschrift und der Schlußschein, ferner alle sonstigen durch Gesetz oder Handelsbrauch nicht näher geregelten übrigen Empfangsbescheinigungen.

Im Lagerwesen kommen als Beweispapiere der quittierte Frachtbrief und vor allem der Lagerempfangsschein (§ 48 B ADSp) vor.

Der Besitz des Beweispapiers, dies sei noch einmal wiederholt, verschafft dem Erwerber keinerlei Rechte gegen den Gewahrsamsinhaber.

Der Lagerhalter ist einzig seinem Vertragspartner, dem Einlagerer zur Herausgabe der Güter verpflichtet. Nur wenn die Urkunde hinkendes Inhaberpapier im Sinne von

§ 808 BGB ist - der Lagerempfangsschein nach ADSp hat gemäß deren § 48 Ba diese Qualität auch ohne ausdrücklichen Vermerk - hat der Inhaber die tatsächliche Chance, daß der Lagerhalter von der rechtlichen Möglichkeit Gebrauch macht, die Waren an ihn als den Vorzeiger herauszugeben. Einen Anspruch hat er, wie § 808 Abs. 1 S.2 BGB besagt, allerdings nicht. Um dem Käufer den Besitz an den eingelagerten Sachen zu verschaffen, bedarf es - vom Sonderfall des § 808 BGB einmal abgesehen des positiven Tätigwerdens des Einlagerers.

Stärker ist die Stellung des Erwerbers eines Transportpapiers, wenn dieser, wie es der Regelfall sein dürfte, zugleich auch der im Frachtbrief genannte Adressat ist. Denn der Frachtvertrag ist ein Vertrag zugunsten des Empfängers, allerdings bedingt durch die Ankunft der Güter am Orte der Ablieferung und damit gefährdet durch nachträgliche Weisungen des Absenders, die in der Theorie allerdings eine größere Rolle spielen dürften als in der Praxis, da die hierfür zur Verfügung stehende Zeit ein Umdirigieren der auf dem Transport befindlichen Waren nur äußerst selten zulassen wird. Anders als im Lagerrecht muß also der Verkäufer tätig werden, wenn er die Aushändigung der Waren an den Käufer verhindern, nicht wenn er sie ermöglichen will.

Die relativ starke Stellung, die ein Empfänger wegen der eigenen Auslieferungsansprüche nach § 435 HGB und in ähnlicher Weise nach den Vorschriften der Sonderfrachtrechte genießt, beruht ausschließlich auf dem Gesetz und hat mit dem Besitz des Beweispapiers nichts zu tun. Insbesondere kann er Aushändigung nur nach Maßgabe des Originalfrachtbriefs, der das Gut begleitet hat, verlangen, nicht etwa nach einer in seiner Hand befindlichen Absenderausfertigung; die kann Bedeutung dann haben, wenn beide Fassungen von einander abweichen.

Beweispapiere lassen mit einiger Zuverlässigkeit erkennen, daß die verkauften Waren eingelagert oder versandt

worden sind, wenn man fraudulöses Verhalten einmal außer acht läßt. Sie gewähren dem Käufer aber keinerlei Sicherheit, daß er die bezeichneten Sachen auch tatsächlich erhält. Sie vermitteln insbesondere keine dinglichen Rechte, so daß sie zu Kreditzwecken nicht benutzt werden können. Sie genügen insbesondere nicht den Anforderungen einer Bank, die das Kaufgeschäft bevorschußt.

Die Erwähnung solcher reiner Beweisurkunden des Transportrechts im Katalog der akkreditivfähigen Dokumente in Art. 24 ER zeigt aber, daß sie als Warenpapiere nicht ganz ungebräuchlich sind und damit als brauchbare Käufersicherung mitunter angesehen werden.

Demgegenüber sind Beweispapiere des Lagerrechts als Warenpapiere nicht nachweisbar. Da Lieferscheine oder echte Lagerscheine ausgestellt werden können, die dem Erwerber eine eigene Verschaffungsmöglichkeit eröffnen, braucht man auf so unpraktikable und schwache Dokumente nicht zurückzugreifen. Als Warenpapiere sind die Beweispapiere des Lagerrechts überflüssig, Das ist anders als im Transportrecht, wo in manchen Transportzweigen, wie z. B. der Post, andere Dokumente als Beweispapiere gar nicht als Warenpapiere zur Verfügung stehen.

Beweispapiere sind auch nicht zirkulationsfähig, die Beweispapiere des Frachtrechts nützen nur dem im Frachtbrief genannten Empfänger, die des Lagerrechts niemanden. Die Warenpapierqualität eines Lagerempfangsscheins beruht einzig auf § 808 Abs. 1 BGB.

Die Beweispapiere entsprechen innerhalb des Aufbaus eines echten Traditionspapiers der Empfangsbestätigung, sie erfüllen damit isoliert die Funktion, die beim Konnossement systematisch und historisch gesehen die ursprüngliche ist.

3. Sperrpapiere

Sperrpapiere sind Besonderheiten des Transportrechts und im Lagerwesen ohne Parallele. Denn ihre Wirkungsweise ist abhängig von den eigentümlichen Befugnissen eines Absenders, die diesem im Rahmen eines Frachtvertrages kraft gesetzlicher Regelung zustehen.

Der Absender verliert die Zugriffsmöglichkeit auf das Frachtgut nicht schon mit dessen Aushändigung an die Transportperson. Nach allgemeiner Regelung im Frachtrecht (§ 433 HGB, § 72 EVO; Art. 21 CIM; § 27 KVO; Art. 12 CMR; §§ 26 BSchG, 433 HGB, 36, 37 BSchG; Art. 12 WA; ebenso im Postrecht § 44 Abs. 1 PostO) kann er vielmehr - im Regelfall bis zur Ankunft der Güter am Orte der Ablieferung - abweichende Weisungen bezüglich der Durchführung der Beförderung geben, insbesondere die Waren umdirigieren oder ihre Rückgabe verlangen. Diese Verfügungsmöglichkeit des Absenders ist eine besondere Ausgestaltung des werkvertraglichen Kündigungsrechts nach § 649 BGB.

Im Speditionsrecht unterliegt der Spediteur bei Ausführung des Auftrages gemäß § 408 HGB den Weisungen des Versenders unbeschränkt. Befolgen braucht er sie aber nur solange, als er selbst nach den von ihm geschlossenen Frachtverträgen hierzu in der Lage ist.

Ein Sperrpapier ist eine Urkunde, die kraft Gesetzes oder aufgrund vertraglicher Abmachung vom Absender beim Frachtführer vorgelegt werden muß, wenn er sein nachträgliches Weisungsrecht ausüben will. Die Bedeutung eines Sperrpapiers besteht damit in der Formalisierung des frachtrechtlichen Verfügungsrechts, das nicht mehr nur an die Absenderstellung sondern zusätzlich auch an den Besitz eines Dokumentes geknüpft ist.

Sperrfunktion haben aufgrund gesetzlicher Bestimmung auch das Konnossement (§ 654 Abs. 2 HGB) und der Ladeschein (§§ 447 Abs. 3 HGB, 26 BSchG), sowie alle höher-

rangigen Warenpapiere mit Wertpapiereigenschaft, also auch die Lagerscheine: wenn die Herausgabe der Güter nur gegen Vorlage eines Papiers verlangt werden kann, so folgt daraus, daß nachträgliche Weisungen, die auf Aushändigung der Güter an einen anderen als den legitimierten Papierinhaber hinauslaufen, nur von diesem selbst erteilt werden können, da andernfalls der Herausgabeverpflichtete sich der Gefahr einer Falschauslieferung aussetzt. Die Sperrfunktion der Wertpapiere ergibt sich ohne weiteres aus der für sie wesentlichen Bindung der Rechtsausübung an die Innehabung eines Papiers.

Sperrpapiere im engeren oder eigentlichen Sinne sind solche, deren Aufgabe sich in der Sperrfunktion erschöpft. Sie sind Beweispapiere im oben geschilderten Sinne, sind also regelmäßig Absenderausfertigungen der Vertragsurkunde mit zusätzlichem Ausweischarakter. Sie sind nicht Wertpapier und nicht Legitimationspapier. Denn das Weisungsrecht kann nicht vor dem jeweiligen Inhaber der Urkunde, sondern ausschließlich von dem Absender ausgeübt werden, der zum Nachweis seiner Berechtigung hierzu zusätzlich des Sperrpapiers bedarf.

Da eine nachträgliche Verfügung vom Frachtführer nur beachtet werden darf, wenn die Urkunde vorgelegt wird, beruht die Sperrwirkung dieser Papiere nicht auf ihrem Vorhandensein, sondern auf ihrem Fehlen.

Der Käufer, der ein Sperrpapier erhält, kann mit diesem im Grunde nichts anfangen, weil es Bedeutung nur in der Hand des Absenders hat. Der Empfänger erwirbt mit dem Papier keinerlei rechtliche Befugnis.

Denn da der Frachtvertrag ein Vertrag zu seinen Gunsten im Sinne von § 328 BGB ist, bedingt aber durch das Eintreffen der Güter am Bestimmungsort, entstehen Rechte für ihn immer erst zu diesem Zeitpunkt. Die durch die Absendung der Güter begründete tatsächliche Aussicht auf den Erhalt der Güter, die, solange das Sperrpapier sich

in der Hand des Absenders befindet, durch dessen nachträgliche Dispositionen jederzeit zerstört werden kann, verdichtet sich aber nach Aushändigung der Urkunde an den Empfänger zur Gewißheit, da der Beförderungsauftrag unwiderruflich geworden ist.

Sperrpapiere in diesem Sinne sind das Frachtbriefdoppel (§§ 72 Abs. 7, 61 Abs. 4 EVO, Art. 21 § 2; Art. 8 § 5 CIM), die Erstausfertigung des Frachtbriefs im internationalen Straßengüterverkehr (Art. 5 Abs. 1 und Art. 12 Abs. 2 CMR), das Frachtbriefdritt im Luftfrachtrecht (Art. 6 Abs. 2 S. 3 und Art. 12 Abs. 3 WA), sowie für den Bereich des internationalen Speditionsrechts das FCR.

Der praktische Wert der Sperrpapiere hängt davon ab, ob die Frachtführer durch drohende Schadensersatzansprüche des Empfängers zur Beachtung der Sperrwirkung angehalten werden oder sich sanktionslos darüberhinweg setzen können.

Die Parteien können vereinbaren, daß mit Aushändigung des Papiers das Eigentum an den auf dem Transport befindlichen Waren gemäß §§ 929, 931 BGB auf den Käufer übergeht.

Die Frage ist nur, ob auch ohne ausdrückliche Abmachung kraft Handelsbrauchs mit Übergabe eines Sperrpapiers stillschweigend sich der Eigentumswechsel vollzieht. Eine Antwort hierauf läßt sich nicht generell, sondern nur für jedes einzelne Papier gesondert geben, da letztlich die jeweilige allgemeine Übung und Verkehrsanschauung ausschlaggebend ist.

Wo ein solcher Handelsbrauch nachzuweisen ist, gründet er sich neben einem gewissen Imitationseffekt gegenüber den echten Traditionspapieren auf kaufmännische Anschauungen über die Güterzuordnung und vor allem ein vorjuristisches Eigentumsverständnis: als Eigentümer wird der Käufer dann angesehen, wenn er die Ware bezahlt hat,

diese damit wirtschaftlich ihm zuzurechnen ist und wenn er ferner eine für den Verkäufer unangreifbare Zugriffsmöglichkeit erlangt hat, so daß auch rein tatsächlich die Sachen seiner Herrschaftssphäre zuzurechnen sind. Die Grundlagen für einen solchen Handelsbrauch sind bei allen Sperrpapieren gegeben, so daß bei Vereinbarung einer Klausel "Kasse gegen Sperrpapier" im Zweifel mit der Aushändigung der Urkunde gemäß §§ 929, 931 BGB auch das Eigentum an dem Frachtgut übergehen soll.

4. Auslieferungsversprechen in wertpapiermäßiger Form

a) Warenpapiere dieser Stufe enthalten neben einem Empfangsbekenntnis das Versprechen des Lagerhalters oder Frachtführers, das in seiner Obhut befindliche Gut gegen Rückgabe des Papiers an dessen legitimierten Besitzer herauszugeben. Ein schuldrechtlicher Herausgabeanspruch ist im Interesse der Verkehrsfähigkeit in einem Wertpapier verbrieft und damit mobilisiert worden.

b) Die Möglichkeit, die Geltendmachung von Forderungsrechten von der Innehabung einer Urkunde abhängig zu machen, ergibt sich aus dem Grundsatz der Privatautonomie, lediglich Art und Inhalt der Verbriefung finden in §§ 363 HGB, 793 ff BGB ihre Schranken.

c) Näherer Erörterung bedarf die Frage, welcher Art der verbriefte Herausgabeanspruch ist. Sie ist für den Bereich des Lager- und des Transportrechts getrennt zu beantworten.

aa) Aus dem Lagervertrag, auf den ergänzend die Vorschriften des BGB über die Verwahrung (§§ 688 ff BGB) Anwendung finden[1], ergibt sich für den La-

1) Statt vieler Baumbach-Duden § 416 Anm. 3 A

gerhalter die vertragliche Hauptpflicht[1] zur Rückgabe der eingelagerten Sache. Die Auslieferungsverpflichtung entspringt also unmittelbar dem Lagervertrag und besteht zunächst gegenüber dem Einlagerer. Erster Nehmer des Lagerscheins ist daher üblicherweise der Einlagerer selbst, nicht ein Dritter[2]. Da die Rechtsstellung des Einlagerers nicht durch eine Verselbständigung des Anspruchs verstärkt zu werden braucht[3], ist der Lagerschein grundsätzlich ein "kausales" Wertpapier[4]. Spätere Erwerber werden allerdings gemäß §§ 364 Abs. 2 HGB, 796 BGB oder aufgrund besonderer Abmachungen von Einwendungen aus der Person des Einlagerers weitgehend freigestellt.

Der Lagerschein ist demnach eine Urkunde, in der die auf dem Lagervertrag beruhende vertragliche Auslieferungspflicht verbrieft ist mit der Maßgabe, daß Auslieferung nur an den legitimierten Inhaber des Papiers gegen Rückgabe desselben erfolgen solle.[5]

bb) Etwas anderes gilt im Frachtrecht. Auch hier ist zwar ein Auslieferungsversprechen in dem Transportpapier verbrieft. Dieses ergibt sich aber nicht unmittelbar aus dem Beförderungsvertrag. Vielmehr erwirbt der rechtmäßige Papierinhaber im Wege des Begebungsvertrages zwischen Absender und Frachtführer, der sich als ein Vertrag zu seinen

---

1) Staudinger-Müller § 688 Rdn. 17; Planck-Lobe § 688 Anm. 3d

2) Hueck-Canaris § 25 I 4b (S. 176)

3) Hueck-Canaris a.a.O.

4) Hueck-Canaris a.a.O.; Rehfeldt-Zöllner § 4 III 1 (S. 24) zählt den Lagerschein ebenso wie die Frachtpapiere zu den halbabstrakten Wertpapieren

5) Abraham, Lagerschein S. 13; ähnlich Münch S. 11

Gunsten darstellt, einen vom Frachtvertrag unabhängigen Anspruch auf Auslieferung der Güter.[1)]

Da nach der Interessenlage und dem mutmaßlichen Parteiwillen[2)] dem Empfänger erst von der Aushändigung der Urkunde an der Herausgabeanspruch zustehen soll, wird man annehmen müssen, daß der Begebungsvertrag aufschiebend bedingt durch die Übergabe des Papiers an den Begünstigten geschlossen ist.[3)]

Das Auslieferungsversprechen ist kein von den Gegenbenheiten des Frachtvertrages völlig losgelöstes, denn §§ 446, 656 HGB, in Ermangelung einer gesetzlichen Regelung die jeweiligen vertraglichen Abmachungen[4)], führen auf den Frachtvertrag insoweit wieder hin, als dessen Bedingungen, soweit sie aus dem Transportpapier selbst ersichtlich sind, auch im Verhältnis zum Empfänger gelten. Da der verbriefte Herausgabeanspruch nur nach Maßgabe die einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen und der im Brief vermerkten vertraglichen Sondervereinbarungen besteht[5)], sind die Frachtpapiere "halbabstrakte"[6)] Wertpapiere.

---

1) So für das Konnossement Schlegelberger-Liesecke § 648 Rdn. 2; Prüssmann § 648 Anm. E1; Schaps-Abraham Vorbem. § 642 Anm. 14; Pappenheim Hdb. Bd. 3 S. 304; Abraham, Seerecht § 21 I 1 (S. 165); Wüstendörfer NSHR § 23 III 6 (S. 316); BGH Z 33, 364 (367); Hueck-Canaris § 25 I 3b (S. 175)

2) Hueck-Canaris § 25 I 3a (S. 175)

3) Hueck-Canaris a.a.O., nimmt demgegenüber an, daß der Begebungsvertrag erst mit Aushändigung des Papiers an den Empfänger zustande komme, wobei der Absender als Bote fungiere

4) Z.B. UR 3f und g, 9

5) Rehfeldt-Zöllner §§ 4 III 1 (S. 24)

6) Zum Begriff Rehfeldt-Zöllner § 4 III 2 (S. 25); Helm Festschrift S. 70; ähnlich Hueck-Canaris § 2 VI 1 (S. 26)

Wird das Auslieferungsversprechen abweichend hiervon anläßlich des Abschlusses eines Speditionsvertrages abgegeben, so gilt hierfür muttabis mutandis das oben gesagte.

cc) Der verbriefte Herausgabeanspruch kann auch in einem Akzept seine Rechtsgrundlage finden, das der Lagerhalter auf einen Lieferschein gesetzt hat. Die Auslieferungsforderung ist, wenn auch nicht nach § 784 Abs. 1 BGB so doch nach §§ 780, 140 BGB eine selbständige, vom Rechtsverhältnis zwischen Einlagerer und Lagerhalter unabhängig. Der angenommene Lieferschein ist folglich insofern ein abstraktes Wertpapier.

In der Praxis werden nur Teilscheine und delivery-orders akzeptiert, bei diesen besteht die Herausgabepflicht aber formularmäßig nur "nach dem Konnossement", sie ist damit gegenüber dem Frachtvertrag ebenfalls "halbabstrakt."

d) Das Auslieferungsversprechen kann in den beiden der Parteiwillkür offenstehenden wertpapierrechtlichen Gestaltungsformen verbrieft werden, kann also zugunsten eines namentlich Benannten oder eines Inhabers[1] abgegeben werden.

Wegen des numerus clausus der Orderpapiere ist die Wahl dieser Wertpapierform den Vertragspartnern für andere als die gesetzlich vorgesehenen Typen ausgeschlossen.[2] Die Warenpapiere ohne Traditionsfunktion

---

1) Für Inhaberpapiere gilt zwar im Rahmen von §§ 793 Abs. 1, 795 BGB auch ein numerus clausus (vgl. Rehfeldt-Zöllner § 3 IX, S. 21f; Hueck-Canaris § 2 III 3c), jedoch fällt dieser bei den hier in Frage stehenden Forderungsrechten nicht ins Gewicht

2) S. FN 1 auf der folgenden Seite

gehören zu diesem privilegierten Kreis nicht. Insbesondere erfüllen sie nicht die Voraussetzungen einer kaufmännischen Anweisung oder eines kaufmännischen Verpflichtungsscheines i.S. von § 363 Abs. 1 HGB, da sie nicht auf Leistung irgendwelcher vertretbarer, sondern ganz bestimmter Sachen lauten, die dem Auslieferungsverpflichteten bei Vertragsabschluß ausgehändigt worden waren.

Canaris[2] befürwortet neuestens eine Anerkennung weiterer Orderpapiere im Wege der Analogie. § 363 Abs. 2 HGB lasse eine Privilegierung des Transportwesens erkennen und rechtfertige die Ausgestaltung der Beförderungsdokumente der neuen Beförderungsformen zu technischen Orderpapieren. Folglich seien das CT-Dokument und die Spediteurbescheinigungen[3] als technisch indossable Papiere zu qualifizieren.

Diese Auffassung erscheint bedenklich. Denn einmal läßt sich aus§ 363 Abs. 2 HGB als historische Zielsetzung nicht herauslesen, daß jeder damals bekannte Verkehrszweig über ein Orderpapier verfügen sollte. Das Gesetz war vielmehr von Anfang an insofern lückenhaft und dieser Lückenhaftigkeit war sich der Gesetzgeber bewußt. Zum anderen sind in § 363 Abs. 2 HGB als Orderpapiere nur solche Dokumente genannt, die im Gesetz selbst eine eingehende Regelung erfahren haben, genau umschriebene inhaltliche Mindestvoraussetzungen erfüllen müssen und einer bestimmten kodifizierten

---

1) Rehfeldt-Zöllner § 2 II 3 (S. 11) und § 3 IX S. 21; Hueck-Canaris § 2 III 2c (S. 23); Baumbach-Hefermehl WPR Rdn. 23, BGH NJW 1977 S. 499 (500)

2) Hueck-Canaris § 25 I 6 unter Bezugnahme auf Canaris in Großkomm. HGB 3. Aufl. § 363 Anm. 63 ff; diese Kommentierung lag dem Verf. aber bei Abfassung vorliegender Arbeit noch nicht vor. Ebenso früher schon Scheer a.a.O. S. 50 ff; a.A. aber Helm, Festschrift S. 71

3) Canaris a.a.O. erwähnt namentlich das FCR, richtig soll es aber wohl FCT heißen

Wirkungsweise unterliegen. Die Indossierbarkeit ist eine Eigenschaft von vielen. Fraglich ist, ob diese von den sonstigen Bestimmungen losgelöst auf andere Frachtpapiere übertragen werden kann.

Ferner besteht ein innerer Zusammenhang zwischen Orderpapiereigenschaft und Traditionswirkung, die den neuen Dokumenten zweifellos nicht zuzubilligen ist.

Eine Erweiterung des Katalogs der Beförderungspapiere in § 363 Abs. 2 HGB um die neuentwickelten Erscheinungsformen wäre zwar wünschenswert. Unumgänglich notwendig ist sie allerdings nicht, da - wie das Beispiel des CT-Dokuments zeigt - auf vertraglichem Wege die Eigenschaften eines echten Orderpapiers in befriedigender Weise erreicht werden können.

Wird das Auslieferungsversprechen an Order gestellt, obwohl das Dokument technisch nicht indossabel ist, so handelt es sich bei diesem Orderpapier um ein sogenanntes einfaches oder ziviles, dessen Übertragbarkeit und Übertragungswirkungen sich grundsätzlich nach dem Recht der Rektapapiere richtet. Es ist nur für den Einzelfall entscheidbar, ob die Verwendung der Orderklausel lediglich die Abtretbarkeit des Anspruchs ausdrücken soll oder darüberhinaus als Anzeichen dafür zu werten ist, daß nach dem Willen der Parteien die in §§ 364, 365 HGB bezeichneten Indossamentswirkungen als vertraglich vereinbarte eintreten sollen. So verstanden kann sich hinter der Orderklausel schlüssig ein Vertrag zugunsten des späteren legitimierten Papierinhabers verbergen; praktisch bedeutsam ist eine solche Abmachung vor allem bezüglich eines Einwendungsausschlusses.

Pongratz[1)] ist in einer eingehenden und umfassenden

1) A.a.O. insbesondere S. 214 ff

Untersuchung zu dem Ergebnis gelangt, daß der Handelsverkehr ganz einhellig einem Indossament auf einem technisch nicht indossablen Papier keine über die Wirkung des § 398 BGB hinausgehende Bedeutung beimißt.

Pongratz hat allerdings in seiner Untersuchung nicht das CTO-Dokument, FBL und FCT berücksichtigt. Oben wurde bereits im einzelnen dargelegt, daß bei diesen Papieren wegen ihrer internationalen Herkunft und Verwendung und der angestrebten vollkommenen Annäherung an das Konnossement eine möglichst verkehrsfreundliche Auslegung angezeigt ist.

e) Die Übertragung des Auslieferungsversprechens erfolgt bei Inhaberpapieren nach sachenrechtlichen Grundsätzen, bei Rektapapieren nach den Regeln der bürgerlichrechtlichen Forderungsabtretung, wobei seit jeher streitig[1] ist, ob die Übergabe der Urkunde Wirksamkeitsvoraussetzung ist. Aufgrund besonderer Abmachung hat die Zession meist in schriftlicher Form zu erfolgen, mitunter ist die Benutzung eines bestimmten Formulars oder die Anzeige an den Aussteller und Auslieferungsverpflichteten Voraussetzung. Solche Einschränkungen der Übertragbarkeit sind als abgeschwächtes Abtretungsverbot gemäß § 399 BGB unbedenklich zulässig.

f) Einwendungen können dem legitimierten Papierinhaber bei Inhaberurkunden nur nach § 796 BGB, bei Namenspapieren im Umfange von §§ 404, 405 BGB, also fast uneingeschränkt, entgegengesetzt werden. Bei den Rekta-

1) Verneinend Baumbach-Hefermehl WPR Rdn. 27; Rehfeldt-Zöllner § 2 II 2 (S. 10); Hueck-Canaris § 2 III 1a (S. 21); bejahend die oben auf S. 219

papieren ist aber ein vertraglicher Einwendungsausschluß nach dem Vorbild des § 364 Abs. 2 HGB gebräuchlich.

g) Mit befreiender Wirkung an den Vorzeiger der Urkunde leistet der Auslieferungsverpflichtete be den Inhaberpapieren gemäß § 793 Abs. 1 S. 2 BGB, bei den Namenspapieren gibt es von den Ausnahmen der §§ 407, 408 BGB abgesehen keine befreiende Auslieferung an einen materiell nicht Berechtigten. Zum Schutz des Ausstellers werden Rektapapiere deshalb meist mit der Inhaberlegitimationsklausel des § 808 BGB versehen, so daß der Frachtführer oder Lagerhalter in der Regel mit befreiender Wirkung an den Inhaber des Warenpapiers die Güter aushändigen kann.

h) Bei der Verantwortlichkeit des Papierausstellers gegenüber dem Auslieferungsberechtigten steht im Vordergrund die Frage nach der Einstandspflicht für die Richtigkeit der im Papier enthaltenen tatsächlichen Angaben. Diese oszilliert von der reinen Skripturhaftung, über eine solche, die der Höhe nach auf einen bestimmten Maximalbetrag pro verlorenes oder beschädigtes Kilo des Fracht- oder Lagergutes beschränkt ist, über weitere im einzelnen hier nicht noch einmal zu wiederholende Haftungsbeschränkungen der Receptumshaftung, bis zu einem völligen Haftungsausschluß, wie er aus Verwendung von sogenannten Unbekanntklauseln sich ergibt. Bei der Frage, ob ein Käufer Warenpapiere aufnehmen soll, wirkt sich die abstrakte Haftpflicht des Ausstellers als Maßstab für die Beurteilung der Zuverlässigkeit der Angaben im Papier aus.

i) Warenpapiere in der Gestalt von Auslieferungsversprechen kommen in der Praxis regelmäßig als Namenspapier vor, Inhaberpapiere sind so gut wie unbekannt, den Rang ziviler Orderpaiere, also tatsächlich den von

Rektapapieren haben nur die international gebräuchlichen Dokumente.

Warenpapiere dieser Stufe sind sämtliche Lagerscheine mit Ausnahme des konzessionierten an Order, die Dokumente des kombinierten Verkehrs (FBL, CT-Dokument), die Spediteurkonnossemente, insbesondere das FCT, der angenommene Lieferschein, Konnossement- und Kaiteilschein, sowie die delivery-order, die sich allerdings von den anderen Papieren dadurch unterscheidet, daß Auslieferungsverpflichteter nicht ein Lagerhalter oder Frachtführer, sondern ein hiervon verschiedener Konnossementhalter ist.

k) Warenpapiere dieser Stufe haben keine Traditionsfunktion. Diese kann wegen des das Sachenrecht beherrschenden Typenzwanges nur durch Gesetz begründet werden. Da diese Papiere aber Sperrfunktion haben und damit eine Auslieferung an den Einlagerer und Absender ausgeschlossen ist, ferner die Abtretung des Auslieferungsanspruchs den Inhalt der Papierübertragung ausmacht, ist in der Begebung eines solchen Papiers regelmäßig eine stillschweigende Übereignung nach §§ 929, 931 BGB zu sehen.

Der Eigentumsübergang steht aber selbst bei völliger Willensübereinstimmung der Parteien unter der negativen Voraussetzung, daß das Eigentum nicht bereits an ein Traditionspapier gebunden ist; ist der Anspruch auf Herausgabe in einem solchen Papier verkörpert, kann er ohne gleichzeitige Übergabe des Papiers nicht abgetreten werden. Ein Eigentumsübergang ist daher regelmäßig ausgeschlossen bei der delivery-order, wo das Vorhandensein eines Konnossements Tatbestandsvoraussetzung ist, ferner beim kombinierten Transport oder beim Spediteurdokument dann, wenn in Ausführung der Beförderung vom (Unter-) Frachtführer Konnossemente oder Ladescheine gezeichnet wurden.

1) Der entscheidende Fortschritt dieser Warenpapiere gegenüber den reinen Sperrpapieren besteht darin, daß sie das Transport- oder Lagergut nicht lediglich als vermögensrechtliches Zuordnungsobjekt, sondern darüber hinaus als umsatzfähigen Handelsgegenstand repräsentieren. Der Besitzer eines solchen Dokuments hat nicht nur eine gesicherte Stellung hinsichtlich des Gütererwerbs, er kann diese Vermögensposition auch übertragen und damit das darin steckende Kapital aktivieren.

5. Traditionspapiere

Auf der höchsten und obersten Stufe in der Systematik der Warenpapiere stehen die vollkommnen Traditionspapiere, also der Orderlagerschein, der Ladeschein und das Konnossement. Sie weisen gegenüber der unter ihnen stehenden Gruppe als zusätzliche Eigenschaften Indossierbarkeit (§ 363 Abs. 2 HGB) und Traditionswirkung (§§ 424, 450, 650 HGB) auf. Sie waren nicht Gegenstand dieser Abhandlung.

II. Die Bedeutung der Warenpapiere für Inhalt und Abwicklung des Kaufvertrages

- Überblick -

1. Kaufgegenstand

Schließen die Parteien einen Kaufvertrag über eine Ware unter Verwendung der Klausel "Kasse gegen Warenpapiere" oder mit einem ähnlichen Zusatz, aus dem sich die Andienbarkeit einer solchen Urkunde ergibt, so ist Gegenstand des Kaufes gleichwohl die Ware und nicht das Dokument. Der Verkäufer schuldet die Kaufsache in Gestalt des sie repräsentierenden Papiers[1)], nicht lediglich das Papier als solches. Die Do-

---

1) Würdinger-Röhricht in HGB-Großkomm. v. § 363 Anm. 247 und Anm. 241, wohl auch Haage S. 79 trotz mißverständlicher Formulierung

kumentenklausel denaturiert den Sachkauf nicht zum Rechtskauf. Das Warenpapier vertritt das Kaufobjekt, ist es aber nicht schon selbst.[1)]

2. Die Pflichten des Verkäufers

Der Verkäufer ist nach § 433 Abs. 1 BGB verpflichtet, dem Käufer die Kaufsache zu übergeben, ihm also unmittelbaren Besitz an ihr zu verschaffen.

Auf eine ersatzweise Übergabe von Warenpapieren braucht sich der Käufer nur bei einer entsprechenden kaufvertraglichen Vereinbarung einzulassen.[2)] Ist aber eine solche getroffen worden, kann mit der Aushändigung eines Warenpapiers die Übergabeverpflichtung dann erfüllt sein, wenn als Übergabeersatz der Herausgabeanspruch gegen den unmittelbaren Besitzer abgetreten wird.[3)]

Falls nach den Besonderheiten des jeweiligen Dokuments in der Aushändigung eine Übertragung mittelbaren Besitzes nicht liegen kann oder üblicherweise nicht liegt, wie z.B. beim Lieferschein[4)], ist der Übergabeverpflichtung mit Begebung einer solchen Urkunde noch nicht genügt. In diesen Fällen tritt die Erfüllung erst mit der Auslieferung der Waren ein. Fraglich ist, ob neben die Übergabe der Sache und die Ver-

---

1) Denkbar ist natürlich auch, daß abweichend vom Regelfall Gegenstand eines Kaufvertrages ein Warenpapier als solches ist, es liegt dann der Kauf eines Wertpapiers vor, also ein reiner Rechtskauf, vgl. hierzu Würdinger-Röhricht vor § 373 Anm. 247

2) Würdinger-Röhricht vor § 373 Anm. 141; Staudinger-Ostler § 433 Rdn. 100

3) Staudinger-Ostler a.a.O. m.w.N., Palandt-Putzo § 433 Anm. 2a; RGRK (Mezger) §433 Rdn. 36; zweifelnd für den qualifizierten Lieferschein aber Heynen S. 77 gegen OLG Hamburg Hans GZ 1922 Nr. 112 S. 233 (234)

4) Wegen des Lieferscheins vgl. im einzelnen Heynen S. 75 ff

schaffung des Eigentums als weitere selbständige Hauptpflicht des Verkäufers die Aushändigung der Warenpapiere tritt. Für die Klausel "Kasse gegen Dokumente" wird allgemein[1] angenommen, daß die Andienung der Dokumente Hauptleistungspflicht des Verkäufers sei. Heynen[2] dehnt diesen Grundsatz auch auf den Lieferschein aus und gibt dem Käufer einen klagbaren Anspruch auf dessen Übergabe, weil der Käufer wegen der Möglichkeit des ungegenständlichen Güterumsatzes, die der Lieferschein ihm eröffnet, ein eigenes anerkennenswertes Interesse an dem Papier hat.

Generalisiert man diesen Gedanken auf alle Warenpapiere, so läßt sich sagen, daß ein einklagbarer Anspruch auf alle solchen Dokumente besteht, die weiterübertragen werden können und damit der Erleichterung des Güterumlaufs dienen, also auf alle, die ein übertragbares Auslieferungsversprechen enthalten. Keine Hauptpflicht des Verkäufers ist demgegenüber die Aushändigung aller anderen vertraglich vereinbarten Papiere, die ausschließlich der Zahlungssicherung dienen (Beweispapiere und Sperrpapiere) und deren der Käufer nicht bedarf, um nach dem vorgesehenen Verfahren in den Besitz der Güter zu gelangen. An solchen Papieren hat der Käufer solange kein Interesse, als er auf Zahlung des Kaufpreises nicht in Anspruch genommen wird. Sie anzubieten ist eine Obliegenheit des Verkäufers, will er vor dem gesetzlich bestimmten Zeitpunkt den Kaufpreis erhalten.

3. Die Pflichten des Käufers

a) Warenpapiere sollen die Kaufsache als Austauschobjekt bei der Zug--um-Zug-Abwicklung des Kaufvertrages vertreten. Ihre Andienung soll die Zahlungspflicht auslösen. Warenpapiere werden deshalb nach der Gewohnheit des Handels nur unter Verwendung der Klausel "Kasse gegen Warenpa-

1) Heynen S. 78; Haage S. 5, Würdinger-Röhricht vor § 373 Anm. 269
2) Heynen a.a.O

piere" ausgehändigt, wobei Warenpapier hier für das jeweils genau zu benennende Papier stehen soll.

Die Wirkung der Klausel "Kasse gegen ... " ist eine dreifache: sie schließt die Aufrechnung mit einer Gegenforderung und die Erhebung eines Zurückbehaltungsrechtes gegenüber dem Kaufpreisanspruch aus[1], ist also eine Barzahlungsabrede; sie nimmt dem Käufer das Recht auf vorherige Besichtigung der Waren[2], was auf eine Vorleistung hinausläuft; schließlich trifft sie eine Regelung hinsichtlich der Fälligkeit des Kaufpreises. Dieser Gesichtspunkt bedarf näherer Betrachtung.

Nach dem gesetzlichen Normalfall ist der Kaufpreis gemäß §§ 320 Abs. 1, 322 BGB Zug um Zug gegen Übergabe der Sache zu entrichten[3]. Ein solcher gleichzeitiger Leistungsaustausch läßt sich beim Versendungskauf praktisch nicht verwirklichen. Fehlt es an einer vertraglichen Abmachung, ist der Kaufpreis usancenmäßig zu bezahlen, wenn die Ware am Bestimmungsort eingetroffen ist und untersucht werden konnte.[4]

Demgegenüber ist bei Verwendung der Dokumentenklausel der Zahlungszeitpunkt vorgezogen, der Kaufpreis ist schon gegen Aushändigung der vertragsgemäßen Papiere zu entrichten.[5]

---

1) Würdinger-Röhricht vor § 373 Anm. 285; Palandt-Putzo § 433 Anm. 5 dd; RGZ 132, 305 (306); BGHZ 14, 61 (62); RGRK (Mezger) § 433 Rdn. 61

2) Palandt-Putzo a.a.O.; Würdinger-Röhricht a.a.O. m.w.N.; RGRK (Mezger) a.a.O.; BGH WM 1963 S. 844 (845); BGHZ 41, 215 (221), der allerdings im Einzelfall unter den Voraussetzungen rechtsmißbräuchlichen Verhaltens Ausnahmen machen will

3) Statt vieler Palandt-Putzo § 433 Anm. 5

4) Würdinger-Röhricht vor § 373 Anm. 2, Staudinger-Ostler§ 433 Rdn. 129; RG JW 1925 S. 606 (607); Staub-Koenige§ 372 Anh. Anm. 46 m.w.N.

5) Würdinger-Röhricht a.a.O.

Allerdings wird der Kaufpreis nicht in jedem Fall mit der Vorlegung unmittelbar fällig. Dem Käufer muß Gelegenheit gegeben werden, sich von der Ordnungsgemäßheit der Papiere zu überzeugen und die für die Zahlung notwendigen Maßnahmen zu veranlassen.[1)]

Der Zahlungsanspruch wird aber nur fällig, wenn das vereinbarte Papier zur gehörigen Zeit und am richtigen Ort übergeben wird. Abweichend von der Regel des § 269 BGB ist Erfüllungsort für die Andienung der Wohnsitz oder die gewerbliche Niederlassung des Käufers[2)], so daß die Gefahr hinsichtlich der Ankunft der Dokumente der Verkäufer trägt.[3)] Die Verlegung des Erfüllungsortes für die Dokumente beruht auf Handelsgewohnheitsrecht.[4)]

Eine Zug-um-Zug-Abwicklung Kasse gegen Dokumente läßt sich praktisch nur bewerkstelligen, wenn der Verkäufer oder eine von ihm beauftragte Inkassobank[5)] am Wohnsitz des Käufers die Papiere präsentiert. Werden diese mit der Post übersandt, ist der Käufer verpflichtet, unverzüglich nach deren Erhalt Zahlung zu leisten. Vorher ist er nicht berechtigt, sich des Dokumentes zu bedienen.[6)]

Für den Zeitpunkt der Andienung gilt grundsätzlich § 271 BGB. Für die Transportpapiere ist dieser Grundsatz inso-

---

1) Heynen S. 89 m.w.N.; sofort i.S. von § 271 BGB bedeutet, daß nach Treu und Glauben dem Schuldner gleichwohl eine gewisse Zeitspanne zur Bewirkung der Leistung einzuräumen ist (Alff in RGRK § 271 Rdn. 3); Heynen FN 326 will diesen Grundsatz auch hier anwenden

2) Würdinger-Röhricht a.a.O. Anm. 270 für das Konnossement; Heynen S. 84 m.w.N.; Ginsberg S. 23f; Castelli S. 72 für den Lieferschein; für das Frachtbriefdoppel Heynen a.a.O. unter Berufung auf Dove-Meyerstein, Gutachtung über Handelsbräuche 1926 Bd. 3 Nr. 1354 (S. 225); Haage S. 44

3) Haage a.a.O; Würdinger-Röhricht a.a.O; das Transportrisiko hinsichtlich der Ware trägt der Käufer, vgl. Staudinger-Ostler § 447 Rdn. 17

4) Haage S. 44; Heynen S. 84

5) Zu diesem Verfahren vgl. Zahn S. 202 ff

6) Ginsberg a.a.O. S. 13f; Hans OLG Hans RZ 1921, 469 (470)

fern zu modifizieren, als der Käufer erst nach erfolgter Verladung die Dokumente verlangen kann[1], die diesem dann auch unverzüglich auf dem schnellsten Wege zu präsentieren sind.[2] Sind die Güter eingelagert, kann grundsätzlich sofort, gegebenenfalls nach einer angemessenen Zeit für Papierausstellung und Inkassoauftrag das Dokument verlangt werden.[3] In jedem Fall kann aber durch Vereinbarung einer Andienungszeit[4] etwas anderes bestimmt werden.

b) Der Käufer ist gemäß § 433 Abs. 2 BGB verpflichtet, die gekaufte Sache abzunehmen, d.h. sie tatsächlich in seine Verfügungsgewalt zu übernehmen.[5]

Da Sperr- und Beweispapiere für die Auslieferung und damit die Besitzerlangung des Käufers ohne Bedeutung sind, gilt bei ihrer Verwendung gegenüber dem gesetzlichen Normalfall nichts Besonderes.

Enthält das Warenpapier ein verbrieftes Auslieferungsversprechen, muß der Käufer tätig werden und sich die Güter an der im Dokument bezeichneten Stelle gegen Präsentation der Urkunde abholen. Das Auslieferungsverhältnis besteht aber nur zwischen Lagerhalter oder Frachtführer und Papierinhaber und geht den Verkäufer nichts mehr an.[6]

---

1) Haage S. 59; Würdinger-Röhricht a.a.O. Anm. 272

2) Haage S. 60

3) Heynen S. 84

4) Heynen S. 84

5) Würdinger-Röhricht vor § 373 Anm. 221

6) Der Lagerhalter hat allerdings gemäß § 422 HGB gegen den Einlagerer, also seinen Vertragspartner einen Anspruch auf Rücknahme des Gutes. Ist über das Gut aber ein Lagerschein ausgestellt worden, kann der Anspruch auf Rücknahme nur gegenüber dem legitimierten Besitzer des Lagerscheins geltend gemacht werden (ebenso Düringer-Hachenburg-Lehmann § 422 Anm. 6). Der Einlagerer ist allenfalls verpflichtet, in einem solchen Fall einen unbekannten Nacherwerber ausfindig zu machen. Ist dieser nicht zu ermitteln, so muß der Lagerhalter den Lagervertrag kündigen, die Kündigung ist nach § 132 Abs. 2 BGB öffentlich zuzustellen. Auf diese Weise kann er den Lagerscheininhaber in Annahmeverzug setzen u. die Voraussetzungen f. eine Hinterlegung nach §§ 372 ff BGB schaffen

Ihm gegenüber ist der Käufer aufgrund des Kaufvertrages zur Abnahme der Waren nicht verpflichtet.

Etwas anderes gilt für den Lieferschein. Da hier die eingelagerten Güter weiterhin für den Verkäufer lagern, hat dieser ein eigenes Interesse daran, daß die angewiesenen Waren vom Lager genommen werden. Heynen[1] berichtet, daß deswegen durchweg Empfangszeiten (Abnahmefristen) durch einzelvertragliche Vereinbarungen oder Allgemeine Geschäftsbedingungen festgesetzt werden. In Ermangelung einer ausdrücklichen Regelung gilt eine angemessene Abnahmefrist als eingeräumt. Der Anweisungsempfänger ist nicht verpflichtet[2], die Waren sofort abzunehmen, ihm muß Gelegenheit zum Weiterhandeln verbleiben.

4. Gefahrübergang

Nach der Grundregel des § 446 BGB geht die Gefahr des zufälligen Untergangs oder einer zufälligen Verschlechterung der Kaufsache mit deren Übergabe auf den Käufer über. Unter "Übergabe der Sache" wird nach ganz einhelliger Ansicht die unmittelbare körperliche Besitzverschaffung verstanden[3], der Begriff deckt sich also mit dem in § 433 Abs. 1 BGB.

Fraglich ist, ob nicht beim Verkauf unter Verwendung eines Warenpapiers der Gefahrübergang auf den Zeitpunkt der Papierübergabe vorverlegt werden muß, sei es, weil sich dies aus einer verständigen Auslegung des § 446 BGB ergibt, sei es, weil aus dem Gebrauch von Warenpapieren die zulässige[4]

---

1) Heynen S. 89

2) Heynen a.a.O. unter Bezugnahme auf ein unveröffentliches Gutachten der Handelskammer Hamburg

3) Staudinger-Ostler § 446 Rdn. 11; RGRK (Mezger) § 446 Rdn. 5

4) Staudinger-Ostler § 446 Rdn. 27; RGRK (Mezger) § 446 Rdn. 9

stillschweigende Einigung darüber abzulesen wäre, daß die Sachgefahr dem Papierbesitz folgen solle.

Die aufgeworfene Problematik ist für den Bereich der Transportpapiere von geringer praktischer Relevanz. Denn bei den allermeisten Veräußerungsgeschäften unter Einschaltung eines Beförderungsmittels wird es sich um einen Versendungskauf handeln, auf den die Sonderregelung des § 447 BGB Anwendung findet. Da nach dieser Vorschrift die Gefahr schon mit Auslieferung der Sache an die Transportperson übergeht,[1] in dem Frachtpapier aber erst die bereits erfolgte Aushändigung beurkundet wird, ist die Gefahr zu dem Zeitpunkt, wo sie nach § 446 BGB frühestens übergehen könnte, typischerweise bereits nach § 447 BGB übergegangen.

Für den Anwendungsbereich des § 446 BGB verbleiben damit bei den Transportpapieren nur wenige, praktisch nicht bedeutsame Sonderfälle übrig.

Hierzu gehört einmal der Verkauf reisender, also rollender oder schwimmender Ware. Nach überwiegender[2], aber nicht unbestrittener[3] Ansicht kann auf eine solchen Kaufvertrag § 447 BGB nicht angewendet werden. Der herrschenden Meinung ist schon deswegen beizutreten, weil von einer Versendung "auf Verlangen" des Käufers keine Rede sein kann, wenn es an einem solchen zu Beginn der Beförderung noch fehlt[4]. In der Aushändigung der Güter an den Frachtführer kann eine Entlassung der Kaufsache aus dem Gefahrenbereich des

---

1) Zu berücksichtigen ist, daß beim Abladegeschäft kraft Gewohnheitsrecht ohne Rücksicht auf den Sitz des Verkäufers als Erfüllungsort der Abladehafen gilt (Haage S. 29)

2) BGH NJW 1968 S. 1569 (1570) = BGHZ 50, 32; Würdinger-Röhricht a.a.O. Anm. 187; OLG Stettin OLG 2 S. 476; Palandt-Putzo § 447 Anm. 1; so auch schon vor Inkrafttreten des BGB RGZ 16, 3

3) Staudinger-Ostler § 446 Rdn. 6

4) BGH a.a.O.

Verkäufers nicht erblickt werden. Zudem ist es nicht unbedenklich, den Zeitpunkt des Gefahrübergangs rückwirkend zu verlegen.

Die Frage nach dem Gefahrübergang bei Aushändigung eines Transportpapiers stellt sich außerdem immer dann, wenn Leistungs- und Erfüllungsort der Wohnsitz des Käufers ist (Bringschuld), diesem aber schon vor Ankunft der Güter am Bestimmungsort die Warenpapiere ausgehändigt werden.[1)]

Unter Übergabe i.S. von § 446 BGB ist nur die unmittelbare körperliche Besitzverschaffung zu verstehen[2)], nicht ein Übergabeersatz. Die Abtretung des Herausgabeanspruchs, also die Verschaffung lediglich mittelbaren Besitzes genügt daher den Voraussetzungen des § 446 BGB nicht. Für diese enge Auslegung spricht der ausdrückliche Wille des historischen Gesetzgebers[3)], der auch in der Terminologie des Gesetzes selbst zum Ausdruck kommt, in der zwischen Übergabe und "Übertragung" des mittelbaren Besitzes sorgfältig unterschieden[4)] wird. Eigentumsübertragung und Gefahrtragung haben nichts miteinander zu tun.[5)] Wenn nach der herrschenden Meinung[6)], die diesen Ausgangspunkt teilt, ein Eigen-

---

1) Ein Spezialfall ist der sog. Ankunftsvertrag im Überseegeschäft, vgl. hierzu Würdinger-Röhricht vor § 373 Anm. 282

2) Palandt-Putzo § 433 Anm. 2a; Soergel-Ballerstedt § 446 Rdn. 5; Staudinger-Ostler § 446 Rdn. 11; Düringer-Hachenburg vor § 373 Anm. 87; Larenz, Schuldrecht Bd. 2 § 42a (S. 80); Esser Bd.2 § 63 II 2; Enneccerus-Lehmann § 103 II 1 (S. 416); RGRK (Mezger) § 446 Rdn. 5; Filios S. 59 ff mit umfassenden Schrifttumsnachweisen insbesondere der älteren Literatur

3) Motive Bd. 2 S. 206

4) Hierauf weist Filios S. 60 hin

5) RG Z 93, 330 (331)

6) Esser a.a.O.; Larenz a.a.O. (S. 81); Enneccerus-Lehmann a.a.O.; Soergel-Ballerstedt § 446 Rdn. 5; Staudinger-Ostler § 446 Rdn. 13; Düringer-Hachenburg-Hoeiniger a.a.O.; ausführlich Filios S. 69, der vor allem die älteren abweichenden Literaturmeinungen systematisiert; Heymen S. 141; Planck-Knoke a.a.O.

tumsübergang nach §§ 929, 931 BGB gleichwohl auch einem Wechsel in der Gefahrtragung nach sich zieht, so kann angesichts der Beziehungslosigkeit der beiden Tatbestände dieses Ergebnis nicht aus einer isolierten Betrachtung des § 446 BGB genommen, sondern nur aus einer vertraglichen Vereinbarung hergeleitet werden.[1)]

Eine solche wird selten ausdrücklich getroffen werden, sie ergibt sich in der Regel schlüssig aus der beim Dokumentengeschäft zutage tretenden Interessenlage. Mit den Warenpapieren erwirbt der Käufer das Eigentum an der gekauften Sache, damit die Möglichkeit, die Sache zu überwachen[2)], ferner das alleinige Nutzungs- und Verwertungsrecht. Der Kaufvertrag ist zwar noch nicht erfüllt[3)], bevor der Käufer den unmittelbaren Besitz erlangt hat, gleichwohl hat dieser durch Vereinbarung der Dokumentenklausel darin eingewilligt, daß die Erfüllungshandlung des Verkäufers sich auf die Andienung eines vertragsmäßigen Papiers beschränkt. Die Übergabe eines Warenpapieres ohne Traditionsfunktion steht anders als nach ausdrücklicher gesetzlicher Regelung bei den echten Dispositionspapieren (§§ 424, 450, 650) der Übergabe des Gutes nicht gleich. Da deren Wirkungen aber von den niederstufigen Warenpapieren auf vertraglichem Wege möglichst weitgehend nachgeahmt werden sollen, liegt es nahe,auch bei ihnen den Gefahrübergang mit der Scheinübergabe zu verknüpfen. Es erscheint ausgeschlossen, daß die Vertragsparnter mit der Begebung des Papiers die Güter voll-

---

1) Soergel-Ballerstedt a.a.O.; Düringer-Hachenburg-Hoeniger a.a.O. Planck-Knoke a.a.O.; Filios S. 72; wohl auch Enneccerus-Lehmann a.a.O. und Esser a.a.O.

2) Mezger in RGRK § 446 Rdn. 5

3) Liegt in der Aushändigung des Papiers dagegen bereits vollständige Erfüllung, was nach den Umständen des Einzelfalles möglich ist, so folgt die Gefahrtragungsregelung dem § 323 (Planck-Knoke § 446 Anm. 2 bα ; Esser § 63 II 2; Filios S. 72)

ständig in die Sphäre des Käufers überwechseln lassen und lediglich die Gefahr beim Verkäufer verbleiben soll.

Die Abhängigkeit von Eigentumswechsel und vereinbartem Gefahrtragungsübergang muß als ein komplexer einander wechselseitig bedingender Vorgang begriffen werden: der Übereignungswille wird unter anderem aus dem vorjuristischen Verständnis des Eigentums als uneingeschränkter Beherrschbarkeit über die Sache gefolgert, ebenso als der Möglichkeit zu wirtschaftlicher Nutzung. Die Nutzen sind aber, wie sich aus der korrespondierenden Regelung in § 446 Abs. 1 BGB ergibt, die Kehrseite der Gefahrtragung. Gefahr und Eigentum sind im Zweifel vom Handelsverkehr in einer Hand vereinigt gewollt und folglich, wo notwendig, stillschweigend vertraglich vereinbart. Es kann demnach die Regel aufgestellt werden, daß mit der Aushändigung solcher Warenpapiere, deren Übergabe den Eigentumsübergang nach §§ 929, 931 BGB bewirkt, im Zweifel auch die Gefahr des zufälligen Untergangs oder einer zufälligen Verschlechterung der Sache auf den Käufer übergehen soll.

Dem steht die Entscheidung des OLG Hamburg in OLG 39, 168[1] nicht entgegen, denn nach dem hier zugrundeliegenden Sachverhalt war im konkreten Falle der Käufer mit der Erfüllung des Kaufvertrages in der Form der Hingabe eines Lagerscheines gerade nicht einverstanden.

Beim Geschäft mit Warenpapieren verbleibt die Gefahr beim Verkäufer nach Aushändigung der Urkunde folglich nur dann, wenn das Eigentum nach §§ 929, 931 BGB nicht übergeht und auch die Sonderregelung des § 447 BGB für den Versendungskauf nicht zum Zuge kommt, praktisch also beim Handel mit Lieferscheinen.

---

1) = LZ 1920, 489 = Recht 1920 Nr. 53

Der Gefahrübergang könnte zwar auch hier kraft Handelsbrauchs oder besonderer Vereinbarung abweichend vom gesetzlichen Leitbild auf den Zeitpunkt der Übergabe des Lieferscheins vorverlegt sein. Ein solcher Handelsbrauch ist aber bei Verwendung der Klausel "Kasse gegen Lieferschein" nicht nachweisbar,[1] eine einzelvertragliche Regelung nicht üblich.[2]

Für den Verkäufer kann es außerordentlich lästig sein, wenn er gemäß § 446 BGB weiterhin die Gefahr zu tragen hat. Dies verdeutlicht eine Entscheidung des OLG Hamburg.[3] Nach dem dort mitgeteilten Sachverhalt hatte der Käufer sich mit der Einlösung des Lieferscheins fast ein Jahr lang Zeit gelassen. In solchen Fällen ist es Sache des Verkäufers, entweder den Käufer in Annahmeverzug zu versetzen[4] und damit den Gefahrübergang nach § 324 Abs. 2 BGB eintreten zu lassen oder aber von vornherein den Gefahrübergang nach Ablauf der Empfangszeit auf einen ganz bestimmten Termin zu fixieren.[5]

---

1) Heynen S. 142, gestützt auf eine Bekanntmachung der Handelskammer Hamburg und ein unveröffentlichtes Urteil des LG Hamburg v. 3. 5. 49. Heynen a.a.O. berichtet ferner, daß nach den in Hamburg gebräuchlichen Geschäftsbedingungen die Ware bis zum Ablauf der Empfangszeit auf Gefahr des Verkäufers lagere

2) Heynen (a.a.O. FN 582) zitiert ein unveröffentlichtes Urteil des LG Hamburg v. 3. 5. 49, das einen Lieferschein mit einem entsprechenden Vermerk zum Gegenstand hatte

3) OLG 38 S. 209 (210)

4) Lautet der Lieferschein auf eine unausgesonderte Teilmenge, kann Annahmeverzug und damit Gefahrübergang nur eintreten, wenn die Ware vorher ausgesondert und nochmal als ausgeschiedene Sache angeboten wird (RGZ 57, 402, 404)

5) Heynen S. 143

5. Beginn der Rügefrist

Die Untersuchungs- und Rügeobliegenheit gemäß § 377 HGB beginnt für den Käufer mit der "Ablieferung" der Waren.

Die Ablieferung ist ein rein tatsächlicher Vorgang[1]. Der BGH[2] versteht hierunter eine einseitige Handlung des Verkäufers, wobei wesentlich sei, daß der Käufer die Möglichkeit erlangt habe, sich durch streng einseitigen Akt sofort den Gewahrsam an der Ware zu verschaffen, diese zu untersuchen und über sie tatsächlich zu verfügen. Ablieferung sei demnach der Vorgang, durch den der Käufer in Erfüllung des Kaufvertrages in eine solche tatsächliche räumliche Beziehung zur Kaufsache komme, daß sie in die Verfügungsgewalt des Käufers derart gelange, daß er nunmehr die Beschaffenheit der Ware prüfen könne.

Gegenstand der Ablieferung kann also nur die verkaufte Sache selber sein. Anders als für die Übergabe gibt es für die Ablieferung keine Surrogate[3], sie ist Realakt und in keinem Falle symbolisierbar.[4]

Es besteht daher Einigkeit darin, daß die Übergabe eines Papiers die Ablieferung nicht ersetzen oder darstellen kann.[5] Wann aber positiv beim Dokumentengeschäft die Ablieferung

---

1) Brüggemann in Großkomm. HGB § 377 Anm. 4

2) BGH LM § 477 BGB Nr. 4 unter Bezugnahme auf RGZ 5, 29 (31), RG in Bolze, Praxis des RG Bd. XVI Nr. 416; JW 1899, 181 (182), JW 1908, 431; JW 1905, 79; JW 1903, 244; ebenso Brüggemann a.a.O. m.w.N.; Baumbach-Duden §§ 377, 378 Anm. 5 B; Schlegelberger-Hefermehl § 377 Rdn. 12; Düringer-Hachenburg § 377 Anm. 4 ff; RGRK (Mezger) § 477 Rdn. 13; Staudinger-Ostler § 477 Rdn. 24

3) Brüggemann a.a.O.

4) Brüggemann a.a.O.

5) Staudinger-Ostler § 477 Rdn. 24; RGRK (Mezger) § 477 Rdn. 14; Brüggemann a.a.O.; Schlegelberger-Hefermehl § 377 Rdn. 12; Düringer-Hachenburg a.a.O.; Ritter § 377 Anm. 12 b dd

erfolgt ist, läßt sich nach der oben angeführten Definition des BGH nicht eindeutig ermitteln, da dort undeutlich von der bloßen Möglichkeit zur Gewahrsamsergreifung die Rede ist[1], anderseits gefordert wird, daß der Käufer in eine tatsächliche räumliche Beziehung zur Kaufsache bereits gelangt sein müsse.

Kommt es allein auf die Möglichkeit der Gewahrsamsbegründung an, so wäre die Ware schon dann abgeliefert, wenn sie dergestalt für den Käufer bereit stände, daß er sie jederzeit ungehindert an sich nehmen könnte und es somit allein von ihm abhängt, ob er die Kaufsache untersucht oder nicht. Notwendig wäre also nicht, daß der Käufer die Ware tatsächlich in Gewahrsam genommen hat, ausreichend wäre vielmehr schon, daß er hierzu in der Lage ist[2]. Abgeliefert wäre die Ware demnach auch dann, wenn der Käufer von der ihm eingeräumten Möglichkeit keinen Gebrauch machte.[3] Erhält der Käufer ein Warenpapier, gegen dessen Vorlage er sich die Güter bei einem Dritten abzuholen hat, so erfolgte die Ablieferung zwar nicht schon mit Aushändigung der Urkunde, wohl aber mit der Bereitstellung der Waren zur Abholung, falls man dieser Auslegung der "Ablieferung" folgt.

Dieses Ergebnis steht mit der Intention des § 377 HGB insofern in Übereinstimmung, als ein frühest möglicher Rügetermin entstände,[4] und dem Verkäufer alsbald Klarheit über die Entschließungen des Käufers verschafft würde[5]. Diese Auffassung führt auch zu billigenswerten Ergebnissen, da so dem Käufer die Möglichkeit genommen ist, durch Verweige-

---

1) So schon RG JW 1905 S. 79

2) Düringer-Hachenburg-Hoeniger § 377 Anm. 4 und vor allem die ältere Rechtsprechung: RGZ 5, 28 (31 f), RG JW 1898 S. 166 (167); RG JW 1905 S. 79

3) So ausdrücklich RG JW 1898 S. 166 (167)

4) So Ginsberg S. 50

5) Ginsberg S. 50

rung der Abholung den Beginn der Rügefrist hinauszuschieben.[1)]

Gleichwohl ist diese Ansicht vereinzelt geblieben. Die heute wohl herrschende Meinung[2)] läßt für eine Ablieferung im Rechtssinne die bloße Zugriffsmöglichkeit nicht ausreichen, sie verlangt vielmehr, wie das Reichsgericht[3)] es einmal formuliert hat, daß der Käufer tatsächlich in den körperlichen Besitz der Ware gelangt sein müsse; denn nur dann, wenn er die unbeschränkte Verfügungsgewalt über die Ware selbst besitze, sei er in der Lage, sie in der Weise, die ihm geeignet und erforderlich erscheine, zu untersuchen. Diese Auslegung steht in Übereinstimmung mit dem zweiten Teil der oben wiedergegebenen Definition des Bundesgerichtshofes, wonach die Ablieferung in der Herstellung einer räumlichen Beziehung zwischen Käufer und Kaufsache bestehe. Sie hat für sich den Wortlaut des Gesetzes[4)], denn abliefern ist nach dem Sprachgebrauch mehr als bereitstellen; abliefern heißt, die Sachen in den vom Käufer beherrschbaren Bereich gelangen zu lassen. Zudem wird nur nach diesem Verständnis von der Ablieferung mit der allgemein postulierten Faktizität des Vorgangs ernst gemacht. Läßt man nämlich als Ablieferung schon die bloße Möglichkeit zur Abholung genügen, läge hierin eine bedenkliche Vergeistigung eines Realakts.

---

1) Aus diesem Grunde will Ginsberg (S. 49 f) die Ablieferung schon im Augenblick der Lieferscheinübergabe als erfolgt ansehen, er beruft sich insbesondere auf die unbilligen Ergebnisse der Entscheidung OLG Hamburg OLG 38, 210, wo nach 11 Monaten die Rügefrist immer noch nicht angelaufen war

2) Schlegelberger-Hefermehl § 377 Rdn. 12; Brüggemann a.a.O.; Ritter § 377 Anm. 12 b dd; Heymen S. 144 f

3) RG Recht 1904, 83

4) Darauf weist Heymen S. 144 f hin; ebenso Heymann-Kötter § 377 Anm. 4

Schließlich zwingen auch die von Ginsberg[1] angestellten gesetzessystematischen Überlegungen nicht dazu, von dem Erfordernis tatsächlicher Gewahrsamserlangung abzurücken. Eine Ablieferung müßte nach der hier abgelehnten Ansicht auch dann schon vorliegen, wenn der Käufer sich weigerte, die ihm vom Verkäufer bereitgestellten Sachen abzuholen. In letzter Konsequenz würde das bedeuten, daß als Folge des Annahmeverzuges die Rügefrist zu laufen begänne.[2] Damit wäre der Akt der Ablieferung zwar nicht symbolisierbar, aber immerhin ersetzbar, was einem Verzicht auf das tatsächliche Moment der Ablieferung gleichkäme.

Die Übergabe eines Traditionspapiers ist nach allgemeiner Auffassung keine Ablieferung im Sinne des § 377 HGB[3]. Heynen[4] hat ausführlich nachgewiesen, daß dieser Grundsatz auch auf Lieferscheine uneingeschränkt Anwendung findet. Es bestehen keine Bedenken, ihn auch auf sämtliche andere Warenpapiere auszudehnen: nicht mit der Übergabe des Warenpapiers, sondern erst mit Aushändigung der Kaufsache an den Käufer beginnt die in § 377 HGB bezeichnete Rüge-

---

1) Seite 49

2) Heynen S. 146

3) Soergel-Ballerstedt § 433 Rdn. 57; Düringer-Hachenburg-Hoeniger § 377 Anm. 5 und Einl. vor § 373 Anm. 23 a; Schlegelberger-Hefermehl § 377 Rdn. 12; Ritter § 377 Anm. 12b dd; Brüggemann a.a.O. § 377 Anm. 4 und 16; RG LZ 1909, 679 (680); ebenso OLG Darmstadt Recht 1903 Nr. 896 (S. 161) für den Frachtbrief

4) S. 143 ff; ebenso OLG Hamburg Hans GZ 1923 Nr. 54 (S. 96)

frist zu laufen. Erscheint dem Verkäufer die gesetzliche Regelung zu heikel, so liegt es an ihm, etwas Abweichendes zu vereinbaren.[1)]

1) Heynen S. 147 FN 611 erwähnt Allgemeine Geschäftsbedingungen, die dem Käufer unter Umständen schon vor Abnahme der Ware die Mängelanzeige auferlegen

Anlage 1

Uniform Rules

Rule 1

a. These Rules apply to every contract concluded for the performance and/or procurement of performance of combined transport of goods which is evidenced by a combined transport document as defined herein.

   These Rules shall nevertheless apply even if the goods are carried by a single mode of transport contrary to the original intentions of the contracting parties that there should be a combined transport of the goods as defined hereafter.

b. The issuance of such combined transport document confers and imposes on all parties having or thereafter acquiring an interest in it the rights, obligations and defences set out in these Rules.

c. Except to the extent that it increases the responsibility or obligation of the combined transport operator, any stipulation or any part of any stipulation contained in a contract of combined transport or in a combined transport document evidencing such contract, which would directly or indirectly derogate from these Rules shall be null and void to the extent of the conflict between such stipulation, or part thereof, and these Rules. The nullity of such stipulation or part thereof shall not affect the validity of the other provisions of the contract of combined transport or combined transport document of which it forms a part.

Rule 2

For the purpose of these Rules:

a. Combined transport means the carriage of goods by at least two different modes of transport, from a place at which the goods are taken in charge situated in one country to a place designated for delivery situated in a different country.

b. Combined transport operator (CTO) means a person (including any corporation, company or legal entity) issuing a combined transport document.

   Where a national law requires a person to be authorised or licenced before being entitled to issue a combined transport document, then combined transport operator can only refer to a person so authorised or licenced.

c. Combined transport document (CT Document) means a document evidencing a contract for the performance and/or procurement

of performance of combined transport of goods and bearing on its face either the heading "Negotiable combined transport document issued subject to Uniform Rules for a Combined Transport Document (ICC Publication Nr. 298)" or the heading "Non-negotiable combined transport document issued subject to Uniform Rules for a Combined Transport Document (ICC Publication Nr. 298)".

d. Different modes of transport means the transport of goods by two or more modes of transport, such as transport by sea, inland waterway, air, rail or road.

e. Delivery means delivering the goods to or placing the goods at the disposal of the party entitled to receive them.

f. Franc means a unit consisting of 65.5 milligrammes of gold of millesimal fineness 900.

Rule 3

Where a CT document is ussued in negotiable form:

a. it shall be made out to order or to bearer;

b. of made out to order it shall be transferable by endorsement;

c. if made out to bearer it shall be transferable without endorsement;

d. if issued in a set of more than one original it shall indicate the number of originals in the set;

e. if any copies are issued each copy shall be marked "non-negotiable copy";

f. delivery of the goods may be demanded only from the CTO or his representative, and against surrender of the CT document duly endorsed where necessary;

g. the CTO shall be discharged of his obligation to deliver the goods if, where a CT document has been issued in a set of more than one original, he, or his representative, has in good faith delivered the goods against surrender of one of such originals.

Rule 4

Where a CT document is issued in non-negotiable form:

a. it shall indicate a named consignee;

b. the CTO shall be discharged of his obligation to deliver the

goods if he makes delivery thereof to the consignee named in such non-negotiable document, or to the party advised to the CTO by such consignee as authorised by him to accept delivery.

Rule 5

By the issuance of a CT document the CTO:

a. undertakes to perform and/or in his own name to procure performance of the combined transport - including all services which are necessary to such transport - from the time of taking the goods in charge to the time of delivery, and accepts responsibility for such transport and such services to the extent set out in these Rules;

b. accepts responsibility for the acts and omissions of his agents or servants, when such agents or servants are acting within the scope of their employment, as if such acts and omissions were his own;

c. accepts responsibility for the acts and omissions of any other person whose services he uses for the performance of the contract evidenced by the CT document;

d. undertakes to perform or to procure performance of all acts necessary to ensure delivery;

e. assumes liability to the extent set out in these Rules for loss of or damage to the goods occurring between the time of taking them into his charge and the time of delivery, and undertakes to pay compensation as set out in these Rules in respect of such loss or damage;

f. assumes liability to the extent set out in Rule 14 for delay in delivery of the goods and undertakes to pay compensation as set out in that Rule.

Rule 6

In addition to the information specifically required by these Rules, the parties shall insert in a CT document such particulars as they may agree to be commercially desirable.

Rule 7

The consignor shall be deemed to have guaranteed to the CTO the accuracy, at the time the goods were taken in charge by the CTO, of the description, marks, number, quantity, weight and/or volume of the goods as furnished him, and the consignor shall indemnify the CTO against all loss, damage and

expense arising or resulting from inaccuracies in or inadequacy of such particulars.

The right of the CTO to such indemnity shall in no way limit his responsibility and liability under the CT Document to any person other than the consignor.

Rule 8

The consignor shall comply with rules which are mandatory according to the national law or by reason of international Convention, relating to the carriage of goods of a dangerous nature, and shall in any case inform the CTO in writing of the exact nature of the danger before goods of a dangerous nature are taken in charge by the CTO and indicate to him, if need be, the precautions to be taken.

If the consignor fails to provide such information and the CTO is unaware of the dangerous nature of the goods and the necessary precautions to be taken and if, at any time, they are deemed to be a hazard to life or property, they may at any place be unloaded, destroyed or rendered harmless, as circumstances may require, without compensation, and the consignor shall be liable for all loss, damage, delay or expenses arising out of their being taken in charge, or their carriage, or of any service incidental thereto.

The burden of proving the CTO knew the exact nature of the danger constituted by the carriage of the said goods shall rest upon the person entitled to the goods.

Rule 9

The CTO shall clearly in the CT document, at least by quantity and/or weight and/or volume and/or marks, the goods he has taken in charge and for which he accepts responsibility.

Subject to paragraph 1 of this Rule, if the CTO has reasonable grounds for suspecting that the CT document contains particulars concerning the description, marks, number, quantity, weight and/or volume of the goods which do not represent accurately the goods actually taken in charge, or if he has no reasonable means of checking such particulars, the CTO shall be entitled to enter his reservations apply.

The CT document shall be prima facie evidence of the taking in charge by the CTO of the goods as therein described. Proof to the contrary shall not be admissible when the CT document is issued in negotiable form and has been transferred to a third party acting in good faith.

Rule 10

Except in respect of goods treated as lost in accordance with Rule 15 hereof, the CTO shall be deemed prima facie to have delivered the goods as described in the CT document unless notice of loss of, or damage to, the goods, indicating the general nature of such loss or damage, shall have been given in writing to the CTO or to his representative at the place of delivery beforde or at the time of removal of the goods into the custody of the person entitled to delivery thereof under the CT document, or, if the loss or damage is not apparent, within seven consecutive days thereafter.

A. Rules applicable when the stage of transport where the loss or damage occurred is not known

Rule 11

When in accordance with Rule 5 (e) hereof the CTO is liable to pay compensation in respect of loss of, or damage to, the goods and the stage of transport where the loss or damage occurred is not known:

a. such compensation shall be calculated by reference to the value of such goods at the place and time they are delivered to the consignee or at the place and time when, in accordance with the contract of combined transport, they should have been so delivered;

b. the value of the goods shall be determined according to the current commodity exchange price or, if there is no such price, according to the current market price, or, if there is no commodity exchange price or current market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality.

c. compensation shall not exceed 30 francs per kilo of gross weight of the goods lost or damaged, unless, with the consent of the CTO, the consignor has declared a higher value for the goods and such higher value has been stated in the CT document, in which case such higher value shall be the limit.

However, the CTO shall not, in any case, be liable for an amount greater than the actual loss to the person entitled to make the claim.

Rule 12

When the stage of transport where the loss or damage occurred is not known the CTO shall not be liable to pay compensation in accordance with Rule 5 (e) hereof if the loss or damage was caused by:

a. an act or omission of the consignor consignee, or person other than the CTO acting on behalf of the consignor or consignee, or from whom the CTO took the goods in charge;

b. insufficiency or defective condition of the packing or marks;

c. handling, loading, stowage or unloading of the goods by the consignor or the consignee or any person acting on behalf of the consignor or the consignee;

d. inherent vice of the goods;

e. strike, lockout, stoppage or restraint of labour, the consequences of which the CTO could not avoid by the exercise of reasonable diligence;

f. any cause or event which the CTO could not avoid and the consequences of which he could not prevent by the exercise of reasonable diligence;

g. a nuclear incident if the operator of a nuclear installation or a person acting for him is liable for this damage under an applicable international Convention or national law governing liabiliy in respect of nuclear energy.

The burden of proving that the loss or damage was due to one or more of the above causes or events shall rest upon the CTO.

When the CTO establishes that, in the circumstances of the case, the loss or damage could be attributed to one or more of the causes or events specified in (b) to (d) above, it shall be presumed that it was so caused. The claimant shall, however, be entitled to prove that the loss or damage was not, in fact, caused wholly or partly by one or more of these causes or events.

B. Rules applicable when the stage of transport where the loss or damage occurred is known

Rule 13

When in accordance with Rule 5 (e) hereof the CTO is liable to pay compensation in respect of loss or damage to the goods and the stage of transport where the loss or damage occurred is known, the liability of the CTO in respect of such loss or damage shall be determined:

a. by the provisions contained in any international Convention or national law, which provisions:

i cannot be departed from by private contract, to the detrimendt of the claimant, and

ii would have applied if the claimant had made a separate

and contract with the CTO in respect of the particular stage of transport where the loss or damage occurred and received as evidence thereof any particular document which must be issued in order to make such international Convention or national law applicable; or

b. by the provisions contained in any international Convention relating to the carriage of goods by the mode of transport used to carry the goods at the time when the loss or damage occurred, provided that:

i no other international Convention or national law would apply by virtue of the provisions contained in sub-paragraph (a) of this Rule, and that

ii it is expressly stated in the CT Document that all the provisions contained in such Convention shall govern the carriage of goods by such mode of transport; where such mode of transport is by sea, such provisions shall apply to all goods whether carried on deck or under deck; or

c. by the provisions contained in any contract of carriage by inland waterways entered into between the CTO and any subcontractor, provided that:

i not international Convention or national law ist applicable under sub-paragraph (a) of this Rule, or is applicable, or could have been made applicable, by express provision in accordance with sub-paragraph (b) of this Rule and that

ii it is expressly stated in the CT Document that such contract provisions shall apply; or

d. by the provisions of Rules 11 and 12 in cases where the provisions of sub-paragraphs (a), (b) and (c) above do not apply.

Without prejudice to the provisions of Rule 5 (b) and (c), when, under the provisions of the preceding paragraph, the liability of the CTO shall be determined by the provisions of any international Convention or national law, this liability shall be determined as though the CTO were the carrier referred to in any such Convention or national law. However, the CTO shall not be exonerated from liability where the loss or damage is caused or contributed to by the acts or omissions of the CTO in his capacity as such, or his servants or agents when acting in such capacity and not in the performance of the carriage.

Rule 14

The CTO is liable to pay compensation for delay only when the stage of transport where a delay occurred is known, and to the extent that there is liability under any international

Convention or national law, the provisions of which:

i cannot be departed from by private contract to the detriment of the claimant;

ii would have applied if the claimant had made a separate and direct contract with the CTO as operator of that stage of transport and received as evidence thereof any particular document which must be issued in order to make such international Convention or national law applicable.

However, the amount of such compensation shall not exceed the amount of the freight for that stage of transport, provided that this limitation is not contrary to any applicable international Convention or national law.

Rule 15

Failure to effect delivery within 90 days after the expiry of a time limit agreed and expressed in a CT Document or, where no time limit is agreed and so expressed, failure to effect delivery within 90 days after the time it would be reasonable to allow for diligent completion of the combined transport operation shall, in the absence of evidence to the contrary, give to the party entitled to receive delivery the right to treat the goods as lost.

Rule 16

The defences and limits of liability provided for in these Rules shall apply in any action against the CTO for loss of, damage, or delay to the goods whether the action be founded in contract or in tort.

Rule 17

The CTO shall not be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in Rule 11 hereof if it is proved that the loss or damage resulted from an act or omission of the CTO done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

Rule 18

Nothing in these Rules shall prevent the CTO from including in the CT document provisions for protection of his agents or servants or any other person whose services he uses for the performance of the contract evidenced by the CT document, provided such protection does not extend beyond that granted to the CTO himself.

Rule 19

The CTO shall be discharged of all liability under these Rules unless suite is brohght within nine months after,

i the delivery of the goods, or,

ii the date when the goods should have been delivered, or

iii the date, when in accordance with Rule 15, failure to deliver the goods would, in the absence of evidence to the contrary, give to the party entitled to receive delivery the right to treat the goods as lost.

Übersetzung der englischen Bedingungen des FBL ins Deutsche

Allgemeine Bedingungen (1970) für das FIATA Combined Transport Bill of Lading"

Definitionen

„Kaufmann" umfaßt den Befrachter (Ablader), den Absender, den Empfänger, den Inhaber dieses Bill of Lading, denjenigen, an den das Gut auszuliefern ist, und den Eigentümer der Güter.

Der Spediteur ist der auf der Vorderseite aufgeführte Aussteller des Bill of Lading.

Die nachstehenden Überschriften sind nur zur leichteren Bezugnahme bestimmt.

Bedingungen

1. **Anwendbarkeit**

Unbeschadet der Überschrift „Combined Transport Bill of Lading" finden die in diesem Dokument abgedruckten und zitierten Bedingungen auch dann Anwendung, wenn die auf der Vorderseite beschriebene Beförderung nur mittels einer Transportart ausgeführt wird.

2. **Begebung des „Combined Transport Bill of Lading"**

2.1 Durch die Begebung des „Combined Transport Bill of Lading" übernimmt der Spediteur

a) die gesamte Beförderung von dem Ort, an dem er das Gut übernommen hat, bis zu dem im Dokument angegebenen Ablieferungsort durchzuführen oder durchführen zu lassen; und

b) die Haftung nach diesen Bedingungen.

2.2 Nach Maßgabe der Bedingungen dieses Bill of Lading ist der Spediteur verantwortlich für die Handlungen und Unterlassungen der Personen, deren Dienste er zur Erfüllung dieses hier ausgewiesenen Vertrages in Anspruch nimmt.

3. **Übertragbarkeit und Rechtstitel an dem Gute**

3.1 Falls dieses Bill of Lading nicht als nicht übertragbar (non-negotiable) bezeichnet ist, wird es als übertragbar (negotiable) behandelt.

3.2 Durch die Annahme dieses Bill of Lading erklären sich der „Kaufmann" und seine Indossatare damit einverstanden, daß es, sofern es nicht als nicht übertragbar gilt, das Recht zum Besitz am Gut begründet. Der Inhaber dieses Bill of Lading ist durch Indossament berechtigt, das im Bill of Lading aufgeführte Gut in Empfang zu nehmen oder Weisung zur Ablieferung an einen Dritten zu erteilen.

3.3 Dieses Bill of Lading gilt als prima facie-Beweis dafür, daß der Spediteur das auf der Vorderseite des Bill of Lading im einzelnen beschriebene Gut erhalten hat. Wird dieses Bill of Lading jedoch an einen gutgläubigen Dritten indossiert oder abgetreten, ist der Beweis des Gegenteils nicht mehr zulässig.

4. **Gefährliche Güter und Schadenersatz**

4.1 Der Absender hat den Spediteur, wenn er ihm Güter von gefährlicher Beschaffenheit übergibt, auf die genaue Art der Gefahr aufmerksam zu machen und ihm erforderlichenfalls die Vorsichtsmaßnahmen aufzugeben, die zu treffen sind.

4.2 Güter von gefährlicher Beschaffenheit, deren Gefährlichkeit der Spediteur nicht kannte, können jederzeit und an jedem Ort ausgeladen, vernichtet oder unschädlich gemacht werden, ohne daß sich der Spediteur damit schadenersatzpflichtig macht; außerdem haftet der Absender für Verlust, Beschädigung und andere Nachteile, die aus der Übernahme oder beim Transport derartigen Gutes entstehen.

5. **Beschreibung der Güter und Verpackung durch den „Kaufmann"**

5.1 Der Absender soll so angesehen werden, als habe er dem Spediteur gegenüber zurzeit der Übernahme der Güter die Gewähr für die Richtigkeit seiner Beschreibung der Güter, der Zeichen, Nummern, Mengen und Gewicht übernommen. Er ist verpflichtet, dem Spediteur alle Verluste, Schäden und Aufwendungen zu ersetzen, die aus der Unrichtigkeit oder Ungenauigkeit solcher Angaben entstehen.

Durch das Recht des Spediteurs auf diese Entschädigung soll seine Verantwortung und Haftung aus diesem Bill of Lading gegenüber anderen Personen als dem Absender nicht berührt werden.

5.2 Unbeschadet der Klausel 6 (A) (2) (d) haftet der „Kaufmann" für alle Verluste, Beschädigungen und sonstige Nachteile, die durch fehlerhafte oder ungenügende Verpackung der Güter oder durch fehlerhafte Beladung oder Stauung in Containern, Anhängern und auf Paletten entstehen, wenn die Beladung, Verpackung oder Stauung vom „Kaufmann" oder für diesen ausgeführt worden ist; das gleiche gilt, wenn ungeeignete oder mangelhafte Container, Anhänger oder Paletten von ihm gestellt worden sind. Der „Kaufmann" hat den Spediteur wegen solcher Schäden und Aufwendungen schadlos zu halten.

6. **Umfang der Haftung**

A 1) Der Spediteur haftet für Verlust und Beschädigung der Güter, sofern der Verlust und die Beschädigung in der Zeit zwischen der Übernahme und der Ablieferung entsteht.

A 2) Der Spediteur ist jedoch von seiner Haftung befreit, wenn der Verlust oder die Beschädigung entstanden oder zurückzuführen ist auf

a) eine fehlerhafte Handlung oder Unterlassung des Absenders oder Empfängers;

b) die Befolgung einer Weisung einer hierzu berechtigten Person;

c) fehlende oder mangelhafte Verpackung von Gütern, die ihrer Natur nach dem Schwund oder der Beschädigung bei fehlender oder mangelhafter Verpackung ausgesetzt sind;

d) die Behandlung, das Beladen Stauen oder Ausladen der Güter durch den Absender, den Empfänger oder Dritten, die für den Absender oder Empfänger handeln;

e) innere Beschaffenheit des Gutes;

f) ungenügende oder unzulängliche Zeichen und Nummern der Güter, Packstücke oder Ladeeinheiten;

g) Streik, Aussperrung, Arbeitsunterbrechung oder Beschränkung, aus welcher Ursache immer;

h) jede Ursache oder jedes Ereignis, das der Spediteur bei Anwendung gehöriger Sorgfalt nicht vermeiden oder deren Folge er nicht abwenden konnte.

A 3) Soweit der Spediteur in Übereinstimmung mit Absatz 2 für die Ereignisse nicht haftet, die den Verlust oder die Beschädigung verursacht haben, haftet er nur, soweit Ereignisse, für welche er haftet, zum Verlust oder zur Beschädigung beigetragen haben.

A 4) Dem Spediteur obliegt der Beweis, daß der Verlust oder die Beschädigung auf eine oder mehrere Ursachen, die in den Punkten (a), (b) und (h) des Absatzes 2 genannt sind, zurückzuführen ist.

Wenn der Spediteur beweist, daß unter den vorliegenden Umständen der Verlust oder die Beschädigung einer oder mehrerer Ursachen zuzuschreiben ist, die in den Punkten (c) und (g) des Absatzes 2 genannt sind, wird vermutet, daß der Schaden daraus entstanden ist. Der Anspruchsteller kann jedoch beweisen, daß der Verlust oder die Beschädigung weder teilweise noch ausschließlich auf solchen Ursachen beruht.

B Unbeschadet der anderen Vorschriften dieser Bedingungen sind der Spediteur und der „Kaufmann" in den Fällen, in denen nachgewiesen werden kann, wo sich der Verlust oder die Beschädigung ereignet hat, berechtigt, zu verlangen, daß der Spediteur nach den Bestimmungen eines internationalen Übereinkommens oder Landesrechts haftet (i), wenn durch Vertrag nicht zum Nachteil des Anspruchstellers abgewichen werden kann, und (ii) diese anzuwenden wären, wenn der „Kaufmann" mit dem Spediteur für die Beförderungsstrecke, auf welcher der Verlust oder die Beschädigung eingetreten ist, einen besonderen Vertrag abgeschlossen und ein besonderes Beförderungsdokument erhalten hätte, das bei Anwendung eines solchen internationalen Übereinkommens oder nach Landesrecht ausgestellt werden soll.

7. **Paramount Klausel**
Die Haager Regeln, die Bestandteil des Internationalen Brüsseler Übereinkommens vom 24. August 1924 — im jeweiligen Versandstaate in Kraft gesetzt — über die Vereinheitlichung bestimmter Konnossementsbedingungen sind, gelten für alle Beförderungen der Güter zur See oder auf Binnenwasserstraßen und sind auf alle Güter anzuwenden, gleichviel ob sie auf Deck oder unter Deck befördert werden.

8. **Haftungsbeschränkung**

8.1 Haftet der Spediteur für Schadenersatz wegen Verlustes oder Beschädigung der Güter, so wird der Schadenersatz nach dem Wert der Güter am Ort und zu der Zeit berechnet, wo bzw. wann sie an den Empfänger gemäß Vertrag abgeliefert worden sind oder hätten abgeliefert werden sollen.

8.2 Der Wert des Gutes ist der Börsenpreis, oder falls es einen solchen nicht gibt, der Marktpreis, oder mangels beider der gemeine Wert.

8.3 Der Schadenersatz übersteigt nicht 30 Franken je Kilogramm Rohgewicht der verlorenen oder beschädigten Güter, wobei unter „Franken" die Einheit von 65,5 Milligramm Gold mit einem Feingehalt von 900/1000 zu verstehen ist.

9. **Verspätung, Folgeschäden usw.**
Der Spediteur garantiert keine Lieferfristen. Wird der Spediteur für Verspätungen, Folgeschäden und sonstige Schäden, die nicht den Verlust oder die Beschädigung der Güter betreffen, haftbar gemacht, beschränkt sich die Haftung des Spediteurs auf den doppelten Betrag der Fracht, die er für den Transport aufgrund dieses Bill of Lading erhalten hat, oder auf den nach Artikel 8 bestimmten Wert dieser Güter — je nachdem, welcher Betrag der geringere ist.

10. **Einwendungen**

10.1 Die Einwendungen und Haftungsbegrenzungen, die in diesen Bedingungen vorgesehen sind, gelten für alle Ansprüche gegen den Spediteur wegen Verlustes oder Beschädigung von Gütern, gleichgültig ob der Anspruch auf Vertrag oder auf außervertragliche Bestimmungen gestützt wird.

10.2 Der Spediteur kann die Haftungsbegrenzung gemäß Artikel 8 Absatz 3 nicht für sich in Anspruch nehmen, wenn bewiesen wird, daß der Verlust oder die Beschädigung durch eine vorsätzliche oder grobfahrlässige Handlung oder Unterlassung des Spediteurs verursacht worden ist oder in dem Bewußtsein begangen wurde, daß ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

11. **Haftung der Leute des Spediteurs und der vom Spediteur beauftragten Unternehmen**

11.1 Werden Ansprüche wegen Verlustes oder Beschädigung von Gütern gegen eine in Artikel 2 Absatz 2 genannte Person erhoben, so kann sich auch diese auf die Einwendungen und Haftungsbegrenzungen berufen, auf die sich der Spediteur gemäß diesen Bedingungen berufen könnte.

11.2 Jedoch kann sich eine solche Person nicht auf die Haftungsbeschränkung gemäß Artikel 8 Absatz 3 berufen, wenn bewiesen wird, daß der Verlust oder die Beschädigung von dieser durch eine vorsätzliche oder grobfahrlässige Handlung oder Unterlassung verursacht worden ist oder von dieser Person in dem Bewußtsein begangen wurde, daß ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

11.3 Unter Berücksichtigung der Bedingungen des Artikels 10 Absatz 2 und dieses Artikels 11 Absatz 2 übersteigt die vom Spediteur und den in Artikel 2 Absatz 2 genannten Personen zu zahlende Gesamtsumme in keinem Fall den in diesen Bedingungen vorgesehenen Haftungshöchstbetrag.

12. Art und Weg der Beförderung

Der Spediteur bestimmt nach pflichtgemäßem Ermessen die Beförderungsmittel, den Beförderungsweg und die Art der Behandlung, Lagerung und Beförderung der Güter.

13. Auslieferung der Güter

Falls die Annahme der Güter oder eines Teils durch den „Kaufmann" nicht an dem Ort oder zu der Zeit erfolgt, wo bzw. wann der Spediteur berechtigt ist, vom Kaufmann die Annahme zu verlangen, ist der Spediteur berechtigt, die Güter oder ein Teil der Güter auf Gefahr des „Kaufmanns" einzulagern; damit erlischt die Haftung des Spediteurs für die Güter oder den eingelagerten Teil. Die Lagerkosten sind (soweit bezahlt oder zahlbar durch den Spediteur, seinen Agenten oder sonstige Beauftragte) auf Verlangen dem Spediteur vom „Kaufmann" zu erstatten.

14. Fracht und Kosten

14.1 Frachten sind bar und ohne jeglichen Abzug zu bezahlen. Gleichgültig ob im voraus oder erst am Bestimmungsort zahlbar, werden die Frachten mit der Übernahme der Güter geschuldet und sind in keinem Falle zurückzuerstatten oder zu erlassen.

14.2 Die Fracht und alle sonstigen Kosten, die in diesem Bill of Lading aufgeführt werden, sind zu bezahlen in der im Bill of Lading bezeichneten Währung oder nach Wahl des Spediteurs in der Währung des Versand- oder Bestimmungslandes zum höchsten Wechselkurs für Banksichtwechsel zum Tageskurs, und zwar für vorauszahlbare Fracht am Tage des Versandes der Güter und für am Bestimmungsort zahlbare Fracht am Tage der Meldung der Ankunft der Güter, oder am Tage der Rückgabe der delivery order, je nachdem, welcher Kurs der höhere ist, oder nach Wahl des Spediteurs nach dem Kurs am Tage der Ausstellung des Konnossements.

14.3 Alle Abgaben, Gebühren, Steuern und Auslagen für die Güter sind vom „Kaufmann" zu erstatten.

14.4 Der „Kaufmann" hat dem Spediteur im Verhältnis zu der Fracht alle Kosten zu erstatten, die durch Abweichung vom Reiseweg oder Verzögerung der Beförderung oder Kostenerhöhung infolge Krieg, kriegerischer Operationen, Epidemien, Streiks, Verfügung von hoher Hand und höhere Gewalt verursacht worden sind.

14.5 Der „Kaufmann" hat für die Richtigkeit seiner Angaben über Inhalt, Versicherung, Gewicht, Maß oder Wert der Güter einzustehen. Der Spediteur behält sich gleichwohl vor, Inhalt, Gewicht, Maß und Wert nachzuprüfen. Ergibt sich bei der Nachprüfung, daß die Angaben unrichtig sind, hat der „Kaufmann" einen Betrag, der entweder der fünffachen Differenz zwischen der richtigen und der berechneten Fracht oder der doppelten richtigen Fracht abzüglich der berechneten Fracht, je nachdem, welcher Betrag niedriger ist, entspricht, als Entschädigung dem Spediteur für seine Prüfungskosten und für den Frachtausfall für andere Güter — ungeachtet der Summe, die auf dem Bill of Lading als zu zahlende Fracht angegeben ist — zu vergüten.

15. Pfandrecht

Der Spediteur hat ein Pfandrecht und Zurückbehaltungsrecht an den Gütern für alle nach diesem Bill of Lading geschuldeten Beträge einschließlich Lagergebühren und Eintreibungskosten; er kann dieses Recht in jeder vernünftigen Weise nach pflichtgemäßem Ermessen ausüben.

16. Havarie Grosse

Der „Kaufmann" hat den Spediteur von allen Ansprüchen aus einer Havarie Grosse, die gegen den Spediteur geltend gemacht werden, freizuhalten und diejenigen Sicherheiten zu stellen, welche in diesem Zusammenhang vom Spediteur verlangt werden.

17. Schadensanzeige

Sofern Verlust oder Beschädigung der Güter oder ihrer Beschaffenheit dem Spediteur oder einer in Artikel 2 Absatz 2 genannten Person nicht schriftlich angezeigt werden, und zwar am Ort der Ablieferung vor oder gleichzeitig mit der Annahme der Güter durch die nach dem Bill of Lading bezugsberechtigte Person, oder wenn es sich um äußerlich nicht erkennbare Schäden handelt, innerhalb von 6 aufeinander folgenden Tagen seit der Ablieferung — so gilt die Annahme als prima facie-Beweis dafür, daß der Spediteur die Güter, wie im Bill of Lading beschrieben, abgeliefert hat.

18. Ausschlußfrist

Der Spediteur ist von seiner Haftung nach Maßgabe dieser Bedingungen befreit, wenn nicht innerhalb von 9 Monaten seit der Ablieferung der Güter eine Klage gegen ihn erhoben worden ist. Im Falle eines Totalverlustes der Güter beginnt diese Frist 2 Monate nach der Übernahme der Güter zur Beförderung durch den Spediteur.

19. Gerichtsstand

Klagen gegen den Spediteur können nur in dem Staate erhoben werden, in dem er seine Hauptniederlassung hat. Es gilt das Recht dieses Staates.

Anlage 3

Shipper

Emblem of National Association

FBL
FIATA Combined Transport
BILL OF LADING
No.
ORIGINAL

Consigned to order of

Notify address

Place of Receipt

Place of Delivery

Marks and numbers	Number and kind of packages; Description of goods	Gross weight	Measurement

SPECIMEN

according to the declaration of the merchant

Taken in charge in apparent good order and condition, unless otherwise noted herein, at the place of receipt for transport and delivery as mentioned above.

One of these Combined Transport Bills of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods. In Witness whereof the original Combined Transport Bills of Lading all of this tenor and date have been signed in the number stated above, one of which being accomplished the other(s) to be void.

Freight amount	Freight payable at	Place and date of issue
Cargo insurance through the undersigned ☐ / not covered ☐ Covered according to attached insurance Policy ☐	Number of Original FBL's	Stamp and authorized signature
For delivery of goods please apply to:		

Text authorized by FIATA. Copyright reserved 3.71. The goods and instructions are accepted and dealt with subject to the Standard Conditions printed overleaf.

Anlage 4

Suppliers or Forwarding Agent's Printmark

Emblem of National Association

FCR

Forwarding Agents Certificate of Receipt

Ref. No.

ORIGINAL

DK	N
S	SF

Consigned to order of

The goods and instructions are accepted and dealt with subject to the General Conditions printed overleaf.

Marks and numbers	Numbers and kind of packages and description of goods	Gross weight	Measurement
	SPECIMEN		
	Contents, weight and measurement according to sender declaration		

We certify having assumed control of the above mentioned consignment in external apparent good order and condition at Place

with irrevocable instructions* and to be forwarded to the consignee or held at his disposal.

Instructions as to freight and charges

Special remarks

* Forwarding instructions can only be cancelled or altered if the original Certificate is surrendered to us, and then only provided we are still in a position to comply with such cancellation or alteration.

Instructions authorizing disposal by a third party can only be cancelled or altered if the original Certificate of Receipt is surrendered to us, and then only provided we have not yet received instructions under the original authority.

Place and date of issue

Stamp and authorized signature

Text authorized by FIATA. Copyright reserved.

Anlage 5

Suppliers or Forwarding Agents' Principals

Emblem of National Association

FCT

Forwarding Agents Certificate of Transport

Ref. No.

ORIGINAL

DK	N
S	SF

Consigned to order of

Notify address

Consignee

Importer

Destination

Number of original FCT documents

Marks and numbers	Number and kind of packages and description of goods	Gross weight	Measurement

SPECIMEN

Contents, weight and measurement according to senders declaration

The goods and instructions are accepted and dealt with subject to the General Conditions printed overleaf.

Acceptance of this document or the invocation of rights arising therefrom acknowledges the validity of the following conditions, regulations and exceptions also of the trading conditions printed overleaf except where the latter conflict with conditions 1-6 below:

1. The undersigned are authorised to enter into contracts with carriers and others involved in the execution of the transport subject to the latter's usual terms and conditions.
2. The undersigned do not act as Carriers but as Forwarding Agents. In consequence they are only responsible for the careful selection of third parties, instructed by them, subject to the conditions of Clause 3 hereunder.
3. The undersigned are responsible for delivery of the goods to the holder of this document through the intermediary of a delivery agent of their choice. They are not responsible for acts or omissions of Carriers involved in the execution of the transport or of other third parties. The undersigned Forwarding Agents will, on request, subrogate their claims against Carriers and other parties.
4. Insurance of the goods will only be effected upon express instructions in writing.
5. Unforeseen and/or unforeseeable circumstances entitle the undersigned to deviate from the envisaged route and or method of transport.
6. Unforeseen and/or unforeseeable disbursements and charges are for the account of the goods.

Insurance through the intermediary of the undersigned agents:

☐ Not covered

☐ Covered according to the attached Insurance Policy/Certificate

All disputes shall be governed by the law and within the exclusive jurisdiction of the courts of the place of issue.

For delivery of the goods please apply to:

Freight and charges prepaid to

Finance for account of goods, lost or not lost

We, the Undersigned Forwarding Agents, in accordance with the instructions of our Principals, have taken charge of the above-mentioned goods in good external condition as

for despatch and delivery as stated above or order against surrender of this document properly endorsed.

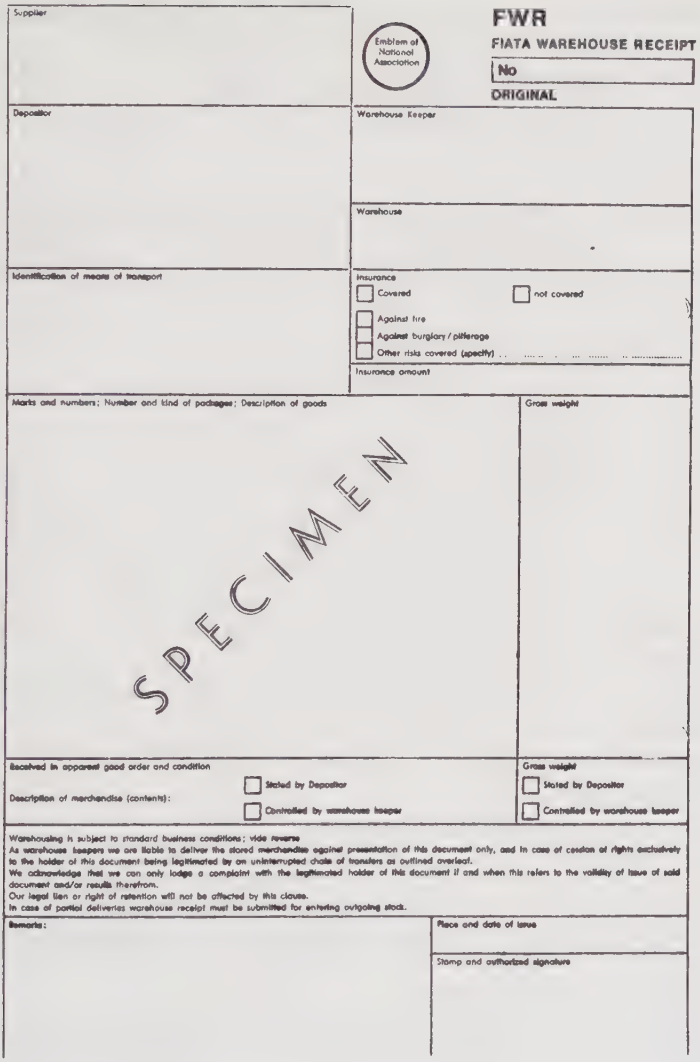
In witness thereof the Undersigned Forwarding Agents have signed the original FCT documents, which are of this tenor and bear the same date. When one of these has been accomplished, the others will lose their validity

Place and date of issue

Stamp and authorised signature

Text authorised by FIATA, Copyright reserved

Anlage 6



Supplier

Emblem of National Association

FWR

FIATA WAREHOUSE RECEIPT

No

ORIGINAL

Depositor

Warehouse Keeper

Warehouse

Identification of means of transport

Insurance

☐ Covered ☐ not covered

☐ Against fire

☐ Against burglary / pilferage

☐ Other risks covered (specify) . . ..

Insurance amount

Marks and numbers; Number and kind of packages; Description of goods

Gross weight

SPECIMEN

Received in apparent good order and condition

Description of merchandise (contents):

☐ Stated by Depositor

☐ Controlled by warehouse keeper

Gross weight

☐ Stated by Depositor

☐ Controlled by warehouse keeper

Warehousing is subject to standard business conditions; vide reverse

As warehouse keepers we are liable to deliver the stored merchandise against presentation of this document only, and in case of cession of rights exclusively to the holder of this document being legitimated by an uninterrupted chain of transfers as outlined overleaf.

We acknowledge that we can only lodge a complaint with the legitimated holder of this document if and when this refers to the validity of issue of said document and/or results therefrom.

Our legal lien or right of retention will not be affected by this clause.

In case of partial deliveries warehouse receipt must be submitted for entering outgoing stock.

Remarks:

Place and date of issue

Stamp and authorized signature

Text authorized by FIATA - Copyright reserved 11.74

Anlage 7

Staatlich ermächtigt zur Ausstellung von Orderlagerscheinen

Lagerschein an Order[1])

Nr. ..... **des Lagerscheinregisters** **Lagerbuch Nr.**

Am ..... lagerten wir ein für

oder $\frac{\text{dessen}}{\text{deren}}$ Order:

Zahl und Art der Packstücke	Marke und Nummer oder sonstige Kennzeichnung	Inhalt, angegeben vom Einlagerer*), festgestellt von uns*)	Rohgewicht, angegeben vom Einlagerer*) festgestellt von uns*)
			kg
			"
			"

(in Buchstaben: ..... kg)

Abschreibungen auf der Rückseite

Lagerort: Das Gut ist zur Zeit eingelagert, getrennt von anderen Partien[2]),

in ..... (Ort), ... Straße

Speicher ....., Boden ....., Abteil

Silo ....., Luke ....., Fach Nr.

Pflege: $\frac{\text{Wir sind}}{\text{Wir sind nicht}}$ *) verpflichtet, die zur Erhaltung des Lagerguts erforderlichen Arbeiten vorzunehmen. Die hierfür entstehenden Kosten betragen voraussichtlich RM ..... je ..... (Zeitabschnitt)

Feuerversicherung: Das Gut ist durch uns gegen Feuersgefahr $\frac{\text{versichert}}{\text{nicht versichert}}$ *) für Rechnung des aus dem Lagerschein Berechtigten bei der ..... (Versicherungsgesellschaft)

für die Dauer der Lagerung mit RM ..... (in Worten: RM .....)

gegen eine Prämie von monatlich RM .....

Lagerkosten: Das Gut ist ferner mit folgenden Kosten belastet:

Lagergeld in Höhe von RM ..... je ..... (Zeitabschnitt) seit

Frachtvorlage: RM ..... Sonstiges: .....

Rechtsgrundlage: Das Vertragsverhältnis richtet sich nach den gesetzlichen Bestimmungen (Verordnung über Orderlagerscheine vom 16. Dezember 1931, Reichsgesetzbl. I S. 763) und der genehmigten Lagerordnung in der Fassung vom 2. Juli 1932.

Befristung: Der Lagervertrag ist $\frac{\text{befristet}}{\text{nicht befristet}}$ *) bis zum

Auslieferung: Wir verpflichten uns, das Gut nur gegen Rückgabe dieses Lagerscheins nach Maßgabe der aus dem Schein ersichtlichen Bedingungen an den Einlagerer oder dessen Order auszuliefern. Bei Teilauslieferungen ist der Lagerschein zwecks Abschreibung vorzulegen.

Bemerkungen: .....

(Angaben über etwa vorhandene äußere Beschädigung, Verzollung und dergleichen)

....., den 195

*) Unzutreffendes durchstreichen.

Gemäß Verordnung über Orderlagerscheine vom 16. Dezember 1931 R. G. Bl. I S. 763

[1]) lautet in allen Fällen des § 36 Abs. 1 Satz 2 die Überschrift „Teillagerschein an Order" oder „Lagerschein an Order (Teillagerschein)".

[2]) sind in den Fällen des § 36 Abs. 1 Satz 2 die Worte „getrennt von anderen Partien" zu ersetzen durch „als Teil einer größeren Partie".

Abschreibungen

Datum der Auslieferung	Zahl und Art der Packstücke	Kennzeichen	Inhalt	Rohgewicht	Unterschrift des Lagerhalters

Indossamente

Anlage 8

Namenslagerschein Nr. .....

gemäß § 48 C der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) — neueste Fassung —

Lagerbuch Fol. ..... Nr. .....)

Am ..... lagerte(n) ich/wir für .....

..... in .....

oder dessen / deren auf der Rückseite legitimierten Rechtsnachfolger ein:

Zeichen	Nummer	Anzahl	Art	Benennung der Ware lt. Anmeldung	Angegebenes	Ermitteltes
der Kolli					Bruttogewicht in Kilo	

(in Buchstaben ..... kg)

Lagerung: Die Ware ist zur Zeit eingelagert,

a) getrennt von anderen Partien,

b) als Teil einer größeren Partie,

in meinen/unseren Lägern in .....

..... Straße.

Zu b): Sollte mir/uns bis zum ..... kein Auftrag des Lagerscheininhabers zugehen, die oben genannte Menge abzuwiegen und zu separieren, so ist der Lagerscheininhaber am Mehr- oder Mindergewicht der ganzen Partie beteiligt.

Ich bin/Wir sind zur Umlagerung des Gutes berechtigt. Bei Umlagerung in andere als oben genannte Läger wird Anzeige erstattet.

Ich bin/Wir sind im allgemeinen nicht verpflichtet, Arbeiten zur Erhaltung der Ware vorzunehmen.

Versicherung: Die Ware ist durch mich/uns gegen Feuersgefahr[1]) und/oder Einbruch-Diebstahl[2]) versichert/nicht versichert für Rechnung wen es angeht für die Dauer der Lagerung zum Tages-Wert von

DM [1]) ..... (in Worten .....)

Prämie monatlich DM .....

DM [2]) ..... (in Worten .....)

Prämie monatlich DM .....

Die Policebedingungen sind für den Verfügungsberechtigten verbindlich; er hat keine weiteren Rechte gegen mich/uns, als mir/uns gegen den Versicherer zustehen.

Der Einlagerer oder dessen Rechtsnachfolger verpflichtet sich, die im Schadensfalle entstehenden Aufräumungs- und Bergungskosten anteilmäßig zu tragen und sich in Bezug auf Schadensregelung, Abwicklung der Aufräumung, Verwendung der beschädigten Ware usw. den Anordnungen der führenden Versicherungsgesellschaft zu unterwerfen.

Lagerkosten: Auf der Ware ruhen zur Zeit folgende Kosten:

Lagergeld in Höhe von DM ..... je ..... (Zeitabschnitt) seit .....

Frachtvorlage DM ..... Sonstiges: .....

Die Auslieferung obiger Ware oder eines Teils derselben erfolgt nur gegen Vergütung der darauf-ruhenden Kosten.

b. w.

Auslieferung: Ich/Wir verpflichte(n) mich/uns, die Ware nur gegen Rückgabe dieses Lagerscheins nach Maßgabe der aus dem Schein ersichtlichen Bedingungen an den Einlagerer oder dessen legitimierten Rechtsnachfolger auszuliefern. Bei Teilauslieferungen ist der Lagerschein zwecks Abschreibung vorzulegen. Ich bin/Wir sind berechtigt, aber nicht verpflichtet, eine besondere Prüfung der Legitimation vorzunehmen.

Rechtsgrundlage: Ich/Wir arbeite(n) ausschließlich auf Grund der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) — neueste Fassung —

Bemerkungen: .....

.....

.....

....., den .....

(Stempel und Unterschrift des Lagerhalters)

Unzutreffendes durchstreichen! Abschreibungen siehe nachfolgend!

Abschreibungen auf umseitig verzeichnete Ware.

Datum	Zeichen der Kolli	Nummer der Kolli	Anzahl der Kolli	Art der Kolli	Benennung der Ware	Gewicht in Kilo	Unterschrift des Lagerhalters

Abtretungserklärungen:

Alle Rechte und Pflichten aus diesem Lagerschein übertrage(n) ich/wir hierdurch auf:

.....

.....

....., den .....

(Unterschrift)

Anlage 9

Auszug aus:

Hamburger Lagerungsbedingungen

Aufgestellt vom

Verein Hamburger Lagerhalter e.V. und
Verein Hamburgischer Quartiersleute von 1866 e.V.
Hamburg

§ 5

Die Verpackung wird ohne Antrag des Einlagerers in der Regel nicht geöffnet. Der Lagerhalter ist jedoch jederzeit dazu befugt, wenn er Grund zur Annahme zu haben glaubt, daß der Inhalt nicht richtig angegeben sei.

§ 12

Sobald die Güter ordnungsgemäß gelagert sind, wird über diese ein Aufnahmeschein oder ein Lagerschein ausgestellt.

§ 13

Der Lagerhalter hat wegen aller Ansprüche, die ihm aus irgendwelchem Grunde gegen den Einlagerer zustehen, ein Pfandrecht an dem Gute, solange er es im Besitze hat.

Der Lagerhalter kann die Auslieferung auch von Teilen des Gutes verweigern, solange er für diese Ansprüche nicht voll befriedigt ist.

Ist der Lagerschein an einen Dritten abgetreten, so besteht das Pfandrecht diesem gegenüber nur wegen derjenigen Lagergelder, Spesen und Auslagen, welche mit dem abgetretenen Lagergute zusammenhängen. Das gleiche gilt für das Zurückbehaltungsrecht des Lagerhalters.

§ 14

Teilabnahmen werden auf dem Lagerscheine abgeschrieben. Der Lagerschein kann zurückgenommen und über das restliche Gut ein neuer Lagerschein ausgestellt werden.

§ 16

Die Übertragung des Lagerscheins hat durch Ausfüllung der im Lagerscheinformular vorgesehenen Vordrucke zu erfolgen. Für ihre

Wirkung sind die Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuches maßgebend, soweit nicht im folgenden anders bestimmt ist.

Die Abtretung ist dem Lagerhalter gegenüber erst wirksam, wenn sie ihm von dem Abtretenden unter genauer Bezeichnung des Erwerbers schriftlich angezeigt worden ist. Ist die Abtretung auf dem Lagerschein schriftlich durch Ausfüllung des Vordrucks erklärt worden, so genügt als Anzeige die Vorlegung des Lagerscheins durch den neuen Inhaber.

Der abtretende Einlagerer bleibt für die Ansprüche des Lagerhalters aus dem früheren Lagervertrage haftbar; solange der Lagerhalter ihn nicht aus der Haftung entläßt.

Der neue Einlagerer muß das aus dem früheren Lagervertrage auf dem Gute lastende Pfandrecht (§ 13) dulden, solange der Lagerhalter nicht darauf verzichtet.

Für die Umschreibung auf den neuen Einlagerer ist von diesem eine Buchungsgebühr zu zahlen.

Der Lagerhalter ist zur Prüfung

a) der Echtheit der Unterschriften unter Abtretungserklärungen auf Lager-scheinen,
b) der Echtheit der Unterschriften auf Lieferscheinen und sonstigen Abtretungserklärungen,
c) der Befugnis der Unterzeichner zu a und b nicht verpflichtet.

§ 17

1. Äußerlich erkennbare Beschädigungen der Ware und der Verpackung werden auf dem Aufnahme- oder Lagerschein vermerkt.

   Für Gewicht ist der Lagerhalter nur haftbar, wenn es bei der Ein- und Auslagerung durch ihn festgestellt worden ist.

.....

5. Die Haftpflicht des Lagerhalters, aus welchem Rechtsgrunde sie auch immer hergeleitet werden mag, ist dahin begrenzt, daß mangels einer gegenteiligen schriftlichen Vereinbarung der gemeine Handelswert nicht höher als mit 40 DM für je 100 kg und nicht höher als mit 5.000 DM im ganzen für alle durch dasselbe Ereignis verursachten Schäden angenommen werden darf. Übersteigt der Gesamtschaden den Betrag von 5.000 DM und sind mehrere zur Erhebung eines Schadensersatzanspruches Berechtigte vorhanden, so wird der Höchstbetrag von 5.000 DM auf die einzelnen Berechtigten in dem Verhältnis verteilt, wie sich nach Maßgabe des vorherigen Satzes die Schadensbeträge errechnen.

§ 20

Der Lagerhalter haftet nur dann für die Richtigkeit,der angegebenen Gattung des Gutes, wenn diese von ihm festgestellt und die Feststellung im Aufnahme- oder Lagerschein ausdrücklich bestätigt worden ist.

Zur gefl. Beachtung! Zur rechtsgültigen Übertragung des Eigentums und zur rechtsgültigen Verpfändung der auf diesem Lagerschein bezeichneten Waren sind die auf der Rückseite vorgedruckten Spalten auszufüllen.

Im Falle des Verlustes dieses Lagerscheins verjähren alle Ansprüche gegen den Lagerhalter wegen des in diesem Scheine näher bezeichneten Gutes in einem Jahre, gerechnet vom Tage der Auslieferung des Gutes (siehe § 25 der Hamburger Lagerungsbedingungen).

Lagerbuch-Seite..... **Lagerschein Nr.**..

Firma des Lagerhalters:

... ...

Namenslagerschein

gemäß Bekanntmachung der Handelskammer Hamburg
vom November 1927. (In der Fassung vom Dezember 1930.)

Ich/wir lagerte/n ein auf Grund der Hamburger Lagerungsbedingungen, die auch gegen jeden Erwerber dieses Lagerscheins gelten, für Rechnung und Gefahr d..... Herr...../Firma.....
..... auf meinem/unserm eigenen
Lager*)..... die nachstehend verzeichneten Güter:

Marke und Nummer	Zahl und Art der Kolli	Inhalt**)	Bruttogewicht

*) Nicht auf fremdem Lager!
**) Anmerkung: Der Inhalt ist angegeben vom..... } Nicht Zutreffendes durchstreichen
Der Inhalt ist von uns festgestellt. }

....
(Unterschrift des Lagerhalters)

Ich/Wir erkenne/n insbesondere an, daß es zur Verfügung über die Waren der Vorlegung des Lagerscheins bedarf, und daß ich/wir ohne Vorlegung des Lagerscheins nicht berechtigt bin/sind, die eingelagerte Ware oder einen Teil derselben gegen einen Lieferschein, Auslieferungsschein oder dergl. herauszugeben. Die Bearbeitung der Ware darf nur von dem laut Lagerschein Berechtigten vorgenommen oder veranlaßt werden, soweit es sich nicht um Bearbeitungen handelt, die im Interesse der Erhaltung der Ware notwendig sind oder deren Vornahme im Lagerschein gestattet ist.

Ich/Wir erkenne/n weiter an, daß ich/wir dem aus dem Lagerschein legitimierten Erwerber des Lagerscheins (Eigentümer oder Pfandgläubiger) nur solche Einwendungen oder Einreden entgegenhalten kann/können, die sich aus dem Lagerschein ergeben oder die mir/uns gegen den Erwerber unmittelbar zustehen.

Versicherungen besorge/n ich/wir nur, soweit es besonders vereinbart ist.

Bemerkung:

Hamburg, den ..... 19..... .....
(Unterschrift des Lagerhalters)

Auslieferungen:

Tag	Marke und Nummer	Zahl und Art der Kolli	Ware	Bruttogewicht	Unterschrift des Lagerhalters

Im Falle der Verpfändung ist der nachstehende Vordruck auszufüllen:

Die Firma ....
begründet hiermit ein Pfandrecht an den in diesem Lagerschein bezeichneten Waren für die Firma ....
und überträgt den Anspruch auf Herausgabe der Ware auf die Firma .....
..... (als Pfandgläubigerin)

Datum: ....
(Unterschrift)

Von dieser Verpfändung hat mir uns die Firma ....
Mitteilung gemacht.

Datum: ....
(Unterschrift des Lagerhalters, obligatorisch)
(nicht in blanko unterzeichnen)

Im Falle der Eigentumsübertragung ist jeweils einer der nachstehenden Vordrucke auszufüllen:

Keine Blankozession!

Die Firma ..... (Einlagerer) überträgt hiermit das Eigentum an den in diesem Lagerschein bezeichneten Waren auf die Firma ..... und tritt den Anspruch auf Herausgabe der Waren gegen den Lagerhalter an die bezeichnete Firma ab.

Datum: ....
(Unterschrift)

usw. usw.

Falls weitere Übertragungen notwendig sind, ist ein neuer Lagerschein auszufüllen.

Unterschrift
des Vorzeigers des Lagerscheines:

Datum: ....

090

Anlage 10

Kai-Teilschein Nr. .....

Schuppen .....

Manifest-Pos. .....

Kaistempel

über Güter aus dem am ..... von (Hafen) .....

angekommenen Schiff .....

Ich / wir bitte..... um Auslieferung der nachstehend bezeichneten Güter nach dem von mir / uns eingelieferten Konnossement — Lieferschein — Kai-Teilschein, soweit und wie sie auf den Kai gelöscht sind, zu den Bedingungen der Kaibetriebsordnung an .....

..... oder Inhaber

Marke	Nummer	Ladungsstücke Anzahl	Ladungsstücke Art	Inhalt (Warenart genau angeben!)	Gewicht kg	Bemerkungen

Wörtlich: ..... Stück

Anmerkungen: Die unterzeichnete Firma haftet für alle Schäden, die aus der Unterlassung oder Unrichtigkeit der erforderlich Angaben entstehen. Jede Änderung der Angaben in diesem Kai-Teilschein muß von der unterzeichneten Fi bestätigt und von der Hamburger Hafen- und Lagerhaus-Aktiengesellschaft gegengezeichnet werden. Kai-Teilscheine sind ungültig, wenn die Worte „oder Inhaber" gestrichen sind.

Erfüllungsort und Gerichtsstand Hamburg.

2 Hamburg, den ..... 19.....

A 8

Zu haben bei Dössel & Rademacher, Formularverlag
Hamburg 11, Brandstwiete 42, Tel. 32 54 65 · Verdr. 156 11.73

..... (Firmenstempel und Unterschrift)

Lebenslauf

Am 8. Januar 1949 wurde ich in Strang/Kreis Osnabrück als Sohn des Oberregierungsrates Ernst Günther Weber und seiner Ehefrau Hertha geboren.

Von 1955 an besuchte ich in Osnabrück die Schule, im Mai 1967 bestand ich am Ratsgymnasium das Abitur. Vom 1. 7. 1967 bis zum 31. 12. 1968 leistete ich den Grundwehrdienst ab. Im Sommersemester 1969 begann ich an der Universität Tübingen das Studium der Rechtswissenschaft, das ich im Wintersemester 1970/1971 in Genf und vom Sommersemester 1971 an in Bonn fortsetzte. Am 27. 11. 1973 bestand ich vor dem Justizprüfungsamt beim Oberlandesgericht Köln die 1. juristische Staatsprüfung. Vom 1. Januar 1974 an war ich im juristischen Vorbereitungsdienst im OLG-Bezirk Köln. Am 12. Juli 1976 bestand ich das Assessorexamen vor dem Landesjustizprüfungsamt Düsseldorf.

Vom Sommersemester 1974 bis zum Sommersemester 1977 war ich daneben als wissenschaftliche Hilfskraft am Lehrstuhl für Handels- und Wirtschaftsrecht an der Universität Bonn beschäftigt.

Seit dem 1. Dezember 1977 bin ich beim Bundesverband deutscher Banken e.V. in Köln tätig.